

エルトゥールル号が座礁した舟甲羅と呼ばれる地点は、海岸から約200メートル。トルコ記念館から間近に見る事ができる。この辺は昔から海上交通の難所であった。



ボスボラス海峡に停泊中のエルトゥールル号。3本の大きなマストが特徴的。トルコ記念館展示。



檜野埼灯台は江戸条約により建てられた、日本最古の石造り灯台。1870年7月8日点灯。日本の灯台の父、英国技師ブランドン設計。



スレイマン・ヌトゥクが書いた「フリゲート艦・エルトゥールル号の悲劇」。1911年発行のエルトゥールル号事件について最初に発行された本。右ページの写真は、エルトゥールル号の司令官、オスマン・パシャの若い頃。

# 嵐の夜、島民たちの命がけの救出劇が始まる。 ストームブルー、まさしく嵐の夜だった。



オスマン帝国は1299年に建国され、16世紀には黒海を含む、東はカスピ海、南は紅海全域からアラビア海、そしてアフリカ大陸の地中海沿岸部をその領土とした超巨大国家であった。



航路は内閣府発行、広報「ぼうさい」(No.34)、東洋大学三沢准教授による

## 海の国から

イスタンブールを出発し、故障や燃料切れなど様々な障害を経て11ヶ月。司令官オスマン・パシャはようやく明治天皇に拝謁し、その任務を終え帰国の途に着こうとするが、船内でコレラが発生し、出航できなくなる。検査が終了し、9月15日、エルトゥールル号は、故国イスタンブールへ向け錨を揚げる。本国から帰還をめぐって厳しい条件がつけられていたこともあり、台風接近のニュースを知りながらも船を進めたのである。

1890年9月16日の夜9時30分頃、死者587名を出したエルトゥールル号の事故はなぜ起きたのか。そもそもオスマン帝国が極東の日本に自国の使者を差し向けたのには二つの理由があった。ひとつは日本の皇室との外交的儀礼。もう一つは国威発揚としての演習航海。「すでに鋼鉄船が一般的な時代にあつて、老朽化した帆船のエルトゥールル号で無事往復できるかと誰もが疑っていた。」と、話すのはオスマン帝国の歴史に詳しい早稲田大学小松香織教授。弱体化しつつある海軍の強引な虚勢。燃料を購入する予算も充分ないオスマン帝国。エルトゥールル号の出航はまさしく前途多難であった。

本州最南端潮岬と向かい合う島、大島と呼ばれるこの島に住む高松友吉は、容赦なく叩きつける雨風のなか、大きな爆発音を聞き家を飛び出した。檜野埼の灯台守へ異変を知らせるため、暗闇の中を走っていると、大けがをし血だらけになった異国の男に出会う。島民たちの命がけの救出劇の始まりである。「友吉はエルトゥールル号の乗組員に出会ったはじめての島民。その後、半鐘を鳴らして灯台に人を集め、救出活動を始めたと聞いています。」と曾孫の堀口徳弘氏が沈没地点の舟甲羅を指差しながら語った。