

i. 東西運河地帯

パナマ運河：リフト式で有名なパナマ運河はチャンネルゾーンと言う独自の切手を発行している。PAQUEBOTの発送に対する知識を身につけてから通過が10回以上にもなりますので、太平洋側のバルボアと大西洋側のクリストバルより進入しても上陸が不能なのでチャンネルパイロットか代理店に依頼するしか方法がありません。PAQUEBOT郵便を依頼する船舶が多いためか両方の郵便局に独自の船函郵便用のゴム印を配備しており100%の成果です。配備印はいろいろあるようです。

スエズ運河：平水式運河で有名ですがどうしたわけか20数年の海上生活にもかかわらず通過したのはたった1回のみで1988年の暮れも押し迫った頃 Port Said側よりの通過でした。代理店に頼んだのですが、代理店の無知によりPAQUEBOTの文字が日附印に入っているもので消印受け発送されたにもかかわらずエジプト切手が混貼された惨憺たる結果に終り後味の悪い幕切れとなりました。

9. 船函郵便の問題点

船函郵便の引き受けがしばしば拒否される理由に対して考察してみましょう。

a. U.P.U.条約の周知不足

郵便局では、頻繁に利用されることのみに通曉し、それ以外のことに対して知ろうともしない意欲不足に原因があり、船函郵便の引き受け拒否となって現れる。今まで何回も記述した旗国又は維持国より到達国までの適正料金が切手で貼付けられていれば別に問題がないはずである。

b. 船函郵便の発送僅小

航空郵便は殆ど利用されなくなったた

ため、船便郵便も約20年～30年間は収集目的以外には利用されず、最近になったためか「以前にはそんな取り扱いもあったのだが、廃止になったのじゃないかね？」などと、すっとぼけを言っている郵便局もある程である。

船函郵便を発送する側も、収集が目的でない場合は、1～2通の船函郵便を発送するのに説明するのを面倒がり、わざわざその国の切手を貼って発送する船員達が99.99%以上だと言うことも見逃せない問題点の一つです。

c. 言葉の障害

特に、ポルトガル、スペイン等は、言語障害が甚だしく、英語で書いた依頼書も全然通じないと言うのが現状である。郵便局長に逢って、直接説明すべく「ポスト マスター」と言っても、通じないので、いかに言語障害が大きいかを物語っています。

「PAQUEBOT」「船舶」「郵便」と言う意味であっても、フランス語で、その国の言葉はポルトガル語で、U.P.U.条約はフランス語で印刷されており、依頼者の話す言葉は英語となると意思の疎通が不可能となり、船函郵便の引き受けが、不可能となる場合が往々にして発生する方が普通ではないでしょうか。

10. 結び

この稿は、元来が、船函郵便を全然知らない人に、噛んでふくめるような教材用として書かれたものを手直したので、多少反復されているところが少なくないと思います。

1891年より1894年までの船函郵便制度をU.P.U.に提案し、且つ実施を見るに至る経緯に対しては、略記された憶みなきにしもあらずですので後日の研究に待つ