

ブラック・ナショナリズムから公民権運動へ

—ヒュー・マルザックの生涯—

荒木 圭子*

はじめに

19世紀からつづくアメリカ黒人による抵抗運動の歴史は、黒人の独立や自立を目指すブラック・ナショナリズム (Black nationalism) と人種融合主義 (integrationism) の二つの流れに分けて捉えられることが多い。ハロルド・クルーズ (Harold Cruse) が、「アメリカ黒人の歴史は…… [これら二つの] 勢力の間の戦いであった」と記していることにも示されるように、これら二つの潮流は基本的に交わることはなく、むしろ敵対するものとして取り上げられてきた¹⁾。

アメリカ黒人史で「主流」とされてきた公民権運動は、人種融合主義を掲げるものである。その代表的指導者マーティン・ルーサー・キング・ジュニア (Martin Luther King, Jr.) は、一貫して黒人と白人の平和的融合を目指す人物として描かれてきた一方、当時ライバルとされていたマルコム X (Malcolm X) については、その分離主義的な傾向が強調され、のちにその思想を引き継いでいったブラック・パワー運動などの戦闘的な運動とともに、結局は主流とはなり得なかった、といった歴史的叙述法が出来上がっている。

しかしながら、このような二極化には、白人社会からの独立あるいは融合といった訴えが、運動の目的であるのか手段であるのかといった問題のほか、これらの運動に従事していた人々が運動を通じて常にどちらか一極にとどまっていたと限らないといった問題点が指摘できる。実際には、思想と活動の両レベルにおいて、両者の間にはさまざまに重層的な関係が築かれてきた。近年では、従来十分な関心が払われてこなかった黒人女性の活動に焦点を当てて、これらの二元主義を乗り越えようとする研究も出てきている²⁾。

本稿は、このような二元主義を乗り越え、さらには継続的に捉えられることの少ない1920年代のブラック・ナショナリズム運動と1960年代の公民権運動を直接つなぐ人物として、ヒュー・マルザック (Hugh Mulzac) を取り上げる。マルザックは1920年代にブラック・ナショナ

受理日2018年11月28日

*教養学部国際学科准教授

リズムを掲げてアメリカ黒人の間に初の大衆運動を引き起こしたガーヴィー運動（Garvey Movement）に参加した一方、第二次世界大戦時に運航されたアメリカ商船に勤務し、そこで人種融合を実現させた。

本稿は、これまで十分に研究されてこなかったマルザックの生涯を、その自伝を中心に整理し、今後のさらなる研究調査に備えることを目的とする。

1 西インド諸島からアメリカへ

ヒュー・マルザックは1886年3月26日、セントヴィンセント・グレナディーン諸島の南端に位置する人口5,000人ほどのユニオン島で誕生した。1863年にこの地に入植し、現地の女性と結婚してプランテーションを築いたスコットランド人チャールズ・マルザック（Charles Mulzac）の孫にあたる。父親リチャードは長男であったため、祖父の死後プランテーションを引き継いだ。ほどなくしてプランテーションによる綿産をやめ、捕鯨産業をはじめた。幼少期のマルザックは、近隣子ども達と比べて不自由のない暮らしをしていたようである³⁾。

マルザックはセントヴィンセント島の高校に進学し、18歳になってユニオン島に戻ってくると、父の造船業を手伝うようになった。そして1907年3月、21歳のときに仲間10人と航海に繰り出したのをきっかけに、海運の道を歩むことになる。仲間とバルバドスで別れ、初めて乗ったのはノルウェー人船長の船舶であった。乗船後まずノースカロライナのウィルミントンに寄港したが、ここで初めての人種差別を体験する。乗組員とともに地元のプロテスタント教会に行くと、マルザックのみが入場を断られたのである。牧師の資格を持っていた船長が抗議すると、マルザックはバルコニー席に座るよう指示され、結局乗組員全員がバルコニー席に座ることになった⁴⁾。

以後、さまざまな船で熟練船員として経験を積んだのち、イギリスの航海学校に入学して二等航海士の免許を取得した。ノルウェーの貨物船で二等航海士として勤務するようになったものの、同船がボルティモアにしばらく停泊することになったため、アメリカで新たに職を探さねばならなくなった。しかしながら人種差別的構造が根を下ろしていたアメリカでは、黒人を航海士として採用する会社はなく、マルザックはコックとして勤務するほかなかった。その後、下船してシカゴの寄宿学校でコックの職を得たが、洋上及び陸上において4年ほどコックとして働いていたことになる。

しかし、1914年に第一次世界大戦が勃発すると、マルザックは軍需物資を輸送するアメリカ商船に応募し、航海士として勤務した⁵⁾。戦時中は、航海経験のある人材が不足していたことから、黒人でも航海士として勤務する機会が与えられていたのである。1914年から18年までの間、二等航海士として4隻の船に勤務したのち、1918年12月9日に帰化が認められ、マルザックはアメリカ市民となった⁶⁾。そして同年、ボルティモアで船長資格を取得した。

2 ガーヴィー運動への参加

船長資格をとった後、マルザックはボルティモアの米国海運委員会（United States Shipping Board: USSB）に行き、船長として船舶に乗ることを試みた。しかし連日事務所に通っても、仕事は与えられなかった⁷⁾。当時、USSBでは黒人に対して食事の準備や後片付けを行う司厨部の職しか認めていなかったのである。マルザックは、人種差別の解消を目指して全国規模で運動を展開していた全米黒人地位向上協会（National Association of the Advancement of Colored People: NAACP）のボルティモア支部に訴えた。しかし、支部長は電話で問い合わせたワシントンの戦時海運管理局（War Shipping Administration: WSA）から、黒人には差別なく食堂の職を与えているとの回答を得るのみで、それ以上なす術がなかった。

航海の道をあきらめたマルザックは、ボルティモアで室内塗装業を始め、結婚し子どもにも恵まれた。安定的な生活を送ろうとしていた矢先、通りでセントヴィンセント島出身の友人ビリー・ローズ（Billy Rose）と出くわし、ガーヴィー運動について知らされたという。当時、ジャマイカ出身のマーカス・ガーヴィー（Marcus Garvey）は黒人のみを株主とする汽船会社ブラック・スター・ライン（Black Star Line: BSL）を立ち上げており、BSLの船舶を運航するための黒人船員を募集していた。ローズはガーヴィーにマルザックを紹介する手紙を書き、その数日後にガーヴィーからマルザックに対し、ニューヨークの事務所への来訪を求める返事が届いた⁸⁾。

マルザックは、当時の黒人大衆がガーヴィー運動を熱狂的に支持した背景として、よりよい暮らしを求めて南部から移住した人々が北部都市で味わった絶望感をあげている。ガーヴィー運動以前に設立されていたNAACPや全米都市同盟（National Urban League）は、人種融合的な組織体制のもと人種差別解消のための運動を行っていたが、上述したUSSBに対するNAACPボルティモア支部の対応からもわかるように、その成果は黒人大衆を納得させるものではなかった。順調であった塗装業で客の予約が入っていたにもかかわらず、マルザックはガーヴィーからの返事が届いた翌日すぐにニューヨークに向かった。「再び海に出られるということ、加えて人種のプライド」に応えるということは、マルザックにとってようやく始まったばかりの幸せな安定的生活をも凌駕する「圧倒的なもの」だったのである⁹⁾。

ガーヴィーのオフィスに行くためハーレムの135丁目の駅に着くと、オフィスの前には株購入希望者や運動支持者による100メートル近い行列ができていたという。部屋に通されたマルザックがガーヴィーの指示に従って座ろうとすると、それを待たずにガーヴィーは自らの計画について熱弁を始め、マルザックにBSLの最初の船舶ヤーマス号の一等航海士となるよう告げた。30分にわたる面談の間、畏怖して身動きもできず座っていたというマルザックは、帰りにBSLの株を5株購入した。しかしながら、数日後にはBSLに対し幻滅を感じるようになる。BSLの1隻目の船舶ヤーマス号は古くて痛んでおり、「船員の心を興奮させる」ようなものではなかったのである¹⁰⁾。

マルザックはヤーマス号で2回、カリブ海を航海した。キューバやジャマイカ、パナマとい

った寄港地で黒人労働者の熱狂的な歓迎をうけながらも、その運航の実態は、最低限の利益さえも確保できない、ずさんなものであった。BSLが運航していた船舶はいずれも適正価格の何倍もの価格で購入された。また、届けるべき積荷があるにもかかわらず、予定外の寄港を指示して地元の集会に参加させるなど、ビジネスよりもプロパガンダを優先させる面もみられた¹¹⁾。

マルザックは、BSLの運営状態に失望しつつも、ガーヴィー運動に対する希望は失わず、1921年末ハーレムに航海学校を設立した。すると、BSLに対する人々の熱狂のなか、数週間うちに52名の入学者が集まった。しかし、BSLが倒産を発表した1922年4月には出席者が激減し5名のみとなった。黒人の汽船会社が存在しない限り、免許をもっているにも雇用の機会にはめぐまれないというのがその主な理由であった。マルザックは、免許をもった者がいなければ、「雇いたい人材がない」という言い訳を白人雇用主に与えてしまうと必死の説得をして生徒数を12名まで回復させたが、このうちクリフトン・ラスティック (Clifton Lastic) とアドルフ・フォルクス (Adolphus Folks) は、のちにマルザックとともに第二次世界大戦時に商船に勤務することになる¹²⁾。

マルザックは1923年10月、BSLの現状と破綻の原因についての記事をクリーヴランドの『ガゼット (The Gazette)』紙に4週にわたって寄稿している。それによれば、ガーヴィーはじめとする幹部が航海及びビジネスに関する知識と経験を完全に欠いていたこと、さらにかれらがマルザックなど航海の経験を持つ者の助言を全く聞こうとしなかったことがBSL倒産の主たる原因であった¹³⁾。

再び職を失ったマルザックは、その後、汽船会社に勤めはじめると、船長資格を有するにもかかわらず、船長としてはおろか航海士としても登録できず、再び司厨部がその勤務場所となった。6年間乗船した船舶の船長は人種差別構造に理解があり、マルザックを航海士に昇格するよう会社に要請し続けたものの、会社側は認めず実現しなかった。その後、マルザックが直接船会社に昇格を訴えたところ、なんとか小型沿岸船の二等航海士と給仕の兼職として採用されることになったが、それが当時にとっては最大の成果であった。

3 労働組合運動

マルザックによれば、1922年から36年は人生で最悪の時期であったという¹⁴⁾。しかし、その後、労働組合の活動に参加することによって、再び航海の道に希望を持つようになる。当時、1935年に制定された全国労働関係法 (National Labor Relations Act: 通称ワグナー法) によって団結権および団体交渉権が保障されたことから、労働者のストライキによる待遇改善要求が各産業において行われるようになっていた。

船員たちも、待遇改善を求めてストライキを行った。国際海員組合 (International Seamen's Union: ISU) に所属していたジョセフ・カラン (Joseph Curran) がその指導者であった。1936年春に行われた10週間に渡るストライキ中、どうにかして船を運航したい会社側から、マルザックは船長として航海することを打診された。しかし、マルザックはこれを断り、ストライキに参加した。また、同年秋から37年にかけては、約80日間にわたってさらに大規模なスト

ライキが行われた。そのなか、マルザックはボルティモアに購入した家を手放し、家族でニューヨークに移り住んで生活保護を受ける日々を送った¹⁵⁾。

ストライキによって、船員たちは、賃金や労働時間といった待遇の改善のほか、人種や支持政党などにかかわらず平等に雇用される方式を勝ち取った。さらにカランは保守的な ISU を脱退して全米海員組合 (National Maritime Union: NMU) を新しく結成する。ジャマイカ出身の黒人フェルディナンド・C・スミス (Ferdinand C. Smith) を組織内第2位の地位につけた NMU は、あらゆる職種を一つの組合に統合し、人種や国籍、政治信条などにおける差別を禁止して、組合内における人種融合を目指した。

マルザックは1938年から41年にかけてのこの時期、それまでの人生におけるあらゆる経験のつじつまが合うようになってきたとしている¹⁶⁾。労働組合での活動は、マルザックにとって政治的覚醒をもたらすものであった。マルザックは以下のように告白している。「私の肌の色が主要な困難をもたらす原因であることに気づくのに時間はかからなかったが、その闘いに一人では勝つことはできないと気づくには随分と時間がかかった。長い間、私は自分の闘いが黒人だけでなく、黒人と白人双方を含むすべての労働者のものであり、すべての人々の向上によってのみ達成されるということに気づかず、(外洋船の船長になるという) 自分の目標を個人的な運動として捉えてきた」¹⁷⁾。

労働組合の会合においては、初めて自分の肌の色を意識せずに発言ができたという。また、その直後から勤務したポーク (Polk) 号では、キューバ、パナマ、日本、インドなど世界各地を7回周遊し、裕福な乗船客が寄港地における植民地体制や政治状況に無知でいる様子を目の当たりにして、世界中で差別的待遇を受けている人々と自らの立場を同一視するようになった。「私は、それが黒人 [という集団] であったとしても、一つの集団のみに忠誠を誓うことが、なんと馬鹿げたことであるか気づいた。よりよい生活を得るための我々の闘いは、オランダ人に対するインドネシア人の闘いと切り離せるだろうか? ……切り離せない」¹⁸⁾。世界中を覆っている植民地構造に気づいたマルザックはポーク号から降りることを決意した。

4 人種統合されたブッカー・T・ワシントン号

ヨーロッパで大戦が始まると、マルザックは船長として航海する道が開けるのではと期待し、さまざまな団体に協力を求めた。自伝によると、「当然、まずは NAACP に訴えた」ものの具体的な支援は何も得られなかった。マルザックは NAACP が南部における公民権獲得をその活動の中心に据えていることを理解しながらも、「三番目の秘書が1日のうちの5分だけワシントンに向けた手紙を口述する」時間もないのかと不満をあらわにしている¹⁹⁾。マルザックはさらに、牧師でのちに息子が下院議員となるアダム・クレイトン・パウエル・シニア (Adam Clayton Powell, Sr.) や NMU のフェルディナンド・スミスにも相談したが、有益な援助は得られなかった²⁰⁾。その後、30以上の団体にアプローチしたのち、全米黒人会議 (National Negro Congress) がマルザックを船長にするためのキャンペーンを行うことになった。しかし、訴えに対して返事のあったのは海軍省 (Navy Department) と陸軍省 (War Department)、およ

び米国海事委員会 (United States Maritime Commission) 委員長のエモリー・S・ランド (Emory S. Land) のみで、いずれもマルザックの要望内容は管轄外との返事であった²¹⁾。

1941年12月の真珠湾攻撃後、アメリカの参戦が決まると、再び全米黒人会議がキャンペーンを行うことになった²²⁾。当時、アメリカでは同盟国イギリスの輸送船不足を補うために、リバティ船 (Liberty Ship) と呼ばれる安価な船舶が大量生産されるようになっていた。それに伴い、航海資格のある人員が大量に必要となり、大々的に船員の募集が行われていた²³⁾。

ニューヨークやワシントンのあらゆる組織・団体にアプローチした結果、1942年9月、WSAの局長代理を務めていたエドワード・マッコリー (Edward McCauley) との面会が実現した。その際、マルザックはそれまでに集めていた同管理局による船員募集広告を見せ、「これらの広告に応えるためにやってきました」と伝えたという。30分ほどの面会ののち、マッコリーはその当時カリフォルニアで建造中であった船をブッカー・T・ワシントン (Booker T. Washington) と名付け、マルザックをその船長にすることを告げた²⁴⁾。しかし、マッコリーがこれを黒人船員のみによる船にしようとしていることを知ると、マルザックは「ジムクロウ船」での勤務であれば断ると明言した²⁵⁾。

乗組員の選定を任されたマルザックは、航海士を全て黒人にすることを決めた。マッコリーが黒人航海士のもとで白人乗組員が働くことに疑念を示していたことから、それが可能であることを証明しようとしたのである。1920年代にマルザックの航海学校で学んだフォルクスを一等航海士、ラストイックを二等航海士に任命した²⁶⁾。乗組員は、トルコ人、フィリピン人、英領ガイアナ人、ホンジュラス人、ノルウェー人、ベルギー人など、まるで「国際連合のミニチュア版」のようであった²⁷⁾。乗組員の国籍は17に上り、その4分の1が黒人であったという²⁸⁾。

ブッカー・T・ワシントン号は、1942年10月23日、ノースカロライナ州ウィルミントンから出航した。ウィルミントンは35年前、21歳のマルザックが初めて人種差別を経験した地であった。最初の航海では、未だに黒人船長の能力を疑うWSAが、最初の寄港地での入港を先導するため、マルザックには告げずに航空機を派遣していた。マルザックが助けを借りることなくパナマに着港すると、同機は飛び去っていったという²⁹⁾。

パナマでは、ブッカー・T・ワシントン号に関する記事が地元新聞に連日掲載されており、到着すると人々が熱狂的に歓迎した。その後、キューバに寄り、無事に航海を終えて年末にニューヨークに帰港すると、ここでも人々の歓迎を受け、マルザックはさながら「時の人」であった。毎日のようにレセプションが開かれ、ブルックリンで開催された産業別組合会議 (Congress of Industrial Organization: CIO) 系の組織が主催したレセプションには、ポール・ローブソン (Paul Robeson) やラングストン・ヒューズ (Langston Hughes) といったハーレムを拠点とする黒人著名人が参加したほか、ルーズベルト大統領からもメッセージが届けられた³⁰⁾。

ブッカー・T・ワシントン号は、人種融合の「実験」として捉えられた。ささいな失敗を犯したとしても、黒人であることから誇張されて否定的に評価されることを自覚し、マルザックは常にプレッシャーを感じていたという³¹⁾。そのため、マルザックは乗組員を団結させることに力を入れた。例えば、毎週日曜日オフィサーのサロンで全ての乗組員が集結するミーティン

グが開かれた。通常、オフィサーのサロンは一般の乗組員が足を踏み入れることのできない空間であったが、このミーティングは船長から食堂給仕係まで、すべての乗組員が平等に意見を表明できる場として機能していたという³²⁾。さらに、上級船員が下級船員に知識や経験を教える「学校」を開設し、船内での昇格を可能にした。『非常警報 (General Alarm)』という船内新聞も発行されたほか、さまざまな独自の委員会を設置し、下級船員からの提案を可能にした³³⁾。

1944年秋には、全米市民政治活動委員会 (National Citizen Political Action Committee) からの依頼で、数ヶ月間航海から離れ、フランクリン・D・ルーズベルト (Franklin D. Roosevelt) 大統領の再選キャンペーンに参加した。NMU のフェルディナンド・スミスとともに、全米を講演して回り、大統領令8802号といったルーズベルト政権の実績を訴えた³⁴⁾。

マルザックは、1942年から48年が、人生で最も幸せな時だったとしている³⁵⁾。内外の寄港地や船内で時折、人種にまつわる「事件」はあったものの、概してブッカー・T・ワシントン号では全体的な協調性が保たれていたようである³⁶⁾。

『アンクルトムの小屋 (Uncle Tom's Cabin)』を執筆したハリエット・ビーチャー・ストウ (Harriet Beecher Stowe) の玄孫にあたるジョン・ビーチャー (John Beecher) は、ブッカー・T・ワシントン号に2年間ほどパーサーとして乗船し、その経験をまとめて1945年に出版した。ここでビーチャーは、「人生において、[...] これほど調和性のとれたチームの一員になったことはなかった」と振り返っている³⁷⁾。ニューヨークで安定した生活を送っていたにもかかわらず、徴兵の年齢を超えた39歳の時にブッカー・T・ワシントン号に参加し、1回のみという予定を大幅に超えて5回もの航海を経験することになったビーチャーは、「ここが私の居場所」だと断言している³⁸⁾。

ブッカー・T・ワシントン号の乗組員の中には、のちに人種平等会議 (Congress of Racial Equality: CORE) の設立に関わったH・ジャック・ガイガー (H. Jack Geiger) もいる³⁹⁾。ガイガーは、第二次世界大戦当時、唯一人種統合が実現されていた商船に勤務することに決め、通信士の資格をとった。そして1944年、組合会館で偶然ブッカー・T・ワシントン号の通信士の募集広告を見つけ、すぐに応募した。ガイガーによれば、人種融合が徹底されていたブッカー・T・ワシントン号の乗組員は、あからさまな人種差別が行われていたアメリカ南部ヴァージニア州ノーフォークの鉄道駅で白人専用の待合室に入るなど、人種隔離体制に直接挑戦していたという。ガイガーは、これがその後の公民権運動で採用される非暴力直接行動を実際に行った、初めての経験であったと回顧している⁴⁰⁾。

マルザックに続いて、リバティ船にはさらに3名の黒人船長が任命され、いずれも人種融合された船を運航した。ガーヴィーのBSL社のカナワ (Kanawha) 号の船長としてカリブ海航海を担い、のちにガーヴィーと決別したエイドリアン・リチャードソン (Adrian Richardson) は、フレデリック・ダグラス (Frederick Douglas) 号の船長となった⁴¹⁾。また、ジョン・ゴドフリー (John Godfrey) は1943年、ロバート・L・ヴァン (Robert L. Vann) 号の船長となり、船内では異人種のクルーが協力しあって業務を全うしたと記者団に向けて報告している⁴²⁾。ロバート・L・ヴァン号には、ブッカー・T・ワシントン号にも勤務したフォルクスが一等航海士と

して乗船した⁴³⁾。また、同じくブッカー・T・ワシントン号に乗船していたラスティックは、1944年に船長資格を取り、パート・ウイリアムズ (Bert Williams) 号の船長に任命された⁴⁴⁾。

ブッカー・T・ワシントン号は戦時中11回の航海をし、戦後も物資輸送船としてマルザックによって運航された。しかし22回目の航海のあと、マルザックが入院すると、その間にブッカー・T・ワシントン号の航行停止が決定した。戦後同船を運航していた会社は、1948年、マルザックに新たな船舶を用意できないことを通告する⁴⁵⁾。同船においてわずかの間実現した人種融合は、その後継続せず、再び黒人船員は失業することとなった。

おわりに

マルザックは、解雇された会社と裁判で争ったが勝つことができず、ほぼ2年間、無職であった。その後、1950年のクイーンズ区長選に労働党から立候補したが落選、絵を描き始めて個展を開くなど、さまざまな活動を試みたのち、74歳となった1960年には停泊中の船舶を夜間だけ管理する夜間航海士の職を得た。そのときの心情について、1936年のストライキ後およびブッカー・T・ワシントン号に初めて乗船したときと並べて、「私はここにいる権利がある」という感覚だと説明している⁴⁶⁾。

二つの大戦を経験し、浮き沈みの激しい人生を送ったマルザックは、直接的に公民権運動に参加したわけではない。しかし、人種融合された船舶の船長になるまでのその長い道のりからは、1920年代のブラック・ナショナリズムが第二次世界大戦後の公民権運動へ確実に繋がっていることが見てくるのである。

注

- 1) Harold Cruse, *Crisis of Negro Intellectuals: A Historical Analysis of the Failure of Black Leadership* (New York: Quill, 1984; originally published in 1967), p. 564
- 2) Kate Dosset, *Bridging Race Divides: Black Nationalism, Feminism, and Integration in the United States, 1896-1935* (Gainesville: University Press of Florida, 2008)
- 3) Hugh Mulzac, *A Star to Steer By* (New York: International Publishers, 1963), pp. 7-14
- 4) Mulzac, *A Star to Steer By*, pp. 20-29
- 5) *Ibid.*, p. 62
- 6) Petition for Naturalization of Hugh Mulzac, in Petition for Naturalization, 1903-1972, Fold3, File #6244090, RG21: Records of District Courts of the United States, 1685-2009, National Archives and Records Administration [<https://catalog.archives.gov/id/59796860>] (2018年11月24日閲覧。)
- 7) Mulzac, *A Star to Steer By*, p. 70
- 8) *Ibid.*, p. 73
- 9) *Ibid.*, pp. 73-75
- 10) *Ibid.*, pp. 76-77
- 11) BSLについての詳細は以下を参照。荒木圭子「経済的パン・アフリカニズムの実践—ブラック・スター・ライン社による船舶事業—」『東海大学教養学部紀要』第40号 (2010年3月)
- 12) Mulzac, *A Star to Steer By*, pp. 87-88
- 13) "Why the Black Star Line Failed!" *The Gazette*, October 6, 1923; "Third Boat Left to Sink!" *The*

Gazette, October 27, 1923

- 14) Mulzac, *A Star to Steer By*, p. 104
- 15) *Ibid.*, pp. 114-115
- 16) *Ibid.*, p. 120
- 17) *Ibid.*, p. 120
- 18) *Ibid.*, p. 127
- 19) *Ibid.*, p. 129
- 20) *Ibid.*, pp. 129-130
- 21) *Ibid.*, pp. 130-131
- 22) *Ibid.*, p. 137
- 23) 1941年から1945年までの間に、2,710隻のリバティ船が建造されたが、そのうちの17隻に著名な黒人の名前が付けられた。
- 24) ブッカー・T・ワシントンは、19世紀末から20世紀初頭にかけてアメリカ国内で黒人の職業訓練による地位向上を目指した指導者である。元奴隷であった。
- 25) *Ibid.*, pp. 140-141
- 26) *Ibid.*, p. 144
- 27) *Ibid.*, p. 147
- 28) “New Ship Praised by Negro Captain,” *New York Times*, Dec. 27, 1942, p. 14
- 29) Mulzac, *A Star to Steer By*, pp. 153-154
- 30) *Ibid.*, p. 158
- 31) *Ibid.*, p. 177
- 32) John Beecher, *All Brave Sailors: The Story of the S. S. Booker T, Washington* (New York: L. B. Fischer Publishing Corp., 1945), p. 9
- 33) Mulzac, *A Star to Steer By*, pp. 180-183
- 34) *Ibid.*, pp. 198-201
- 35) *Ibid.*, p. 187
- 36) 「事件」としては、例えば寄港地キューバで黒人と白人の乗組員が一緒にユナイテッド・フルーツ社のバーにいたところ、アメリカ白人（のちにユナイテッド・フルーツ社の副社長であったことが判明）から文句を言われ、かつてプロボクサーであった黒人船員がパンチして鼻を折ったこと、ヨーロッパで赤十字が管理している軍人用の店が人種隔離を理由に乗組員全員によるパーティーを断ったこと、マルザックが白人パーサー（ジョン・ビーチャー）とともにアメリカ南部のバスに乗って港へ向かう際、二人とも黒人用の座席に座ったことなどが挙げられる。
- 37) Beecher, *All Brave Sailors*, pp. 88-89
- 38) *Ibid.*, p. 38
- 39) CORE は1963年8月に行われたワシントン大行進を組織した主要公民権団体の一つである。
- 40) Civil Rights History Project: Interview completed by the Southern Oral History Program under contract to the Smithsonian Institution’s National Museum of African American History & Culture and the Library of Congress, 2013 (interview date: March 16, 2013), pp. 12-14.
[https://www.loc.gov/item/afc2010039_crhp0076/] (2018年11月14日閲覧。)
- 41) フレデリック・ダグラスは、19世紀に奴隷制度廃止運動を展開した元奴隷の黒人指導者。
- 42) “Vann Crew Proves Races Work Together in Peace,” *New York Amsterdam News*, March 4, 1944, p. 9A; ロバート・L・ヴァンは、ピッツバーグの弁護士で、黒人新聞『ピッツバーグ・クーリエ (Pittsburgh Courier)』の編集者となった人物で、1933年から36年まではフランクリン・D・ルーズベルトの任命によって司法長官の特別アシスタントを務めた。1940年死亡。
- 43) フォルクスは同船舶の航行中に死亡したという。“Negro Press Week Proves Sensational,” *New*

York Amsterdam News, March 4, 1944, p. 2-A

- 44) “Another Negro Ship Captain Mounts Bridge; Becomes Skipper Of The S. S. Bert Williams,” *New York Amsterdam News*, Jan. 6, 1945, p. 7-A; バート・ウイリアムズは、世紀転換期に活動したエンターテイナーである。
- 45) Mulzac, *A Star to Steer By*, pp. 224-226
- 46) *Ibid.*, p. 245