

平成二十四年一月九日

青春プレイバック 小林茂光

(S・三十年卒)

商船三井の社長や郵政民営化後の初代社長も勤めた生田正治氏の『私の履歴書』の連載記事が興味を引いた。

同氏がロンドン支店駐在当時一九六七年(昭和四二年)六月五日にアラブ諸国とイスラエル間の第三次中東戦争、イスラエルの圧倒的勝利で終わるいわゆる六日戦争、が勃発した当時の話である。

この紛争で永い間、スエズ運河が通航不能になるのだが、この直前に運河近辺を航行していた自社船に対して、駐在員として航路の指示をあたえる不安と決断の場面である。

その数日前から軍事衝突必至の雰囲気、常にBBC放送に耳を傾け、六月三日時点でスエズ運河の地中海側の入口、ポートサイド付近にいたM丸には神に祈る気持ちでそのまま運河入りを指示して、逆にアルジェリア沖を東進中のB丸には安全の為に反転、運河を回避して喜望峰を経由する大回りの帰国ルートを示し大きな損失を避けた決断で最良の

結果をもたらした。

実は、この数年前から私の会社ではアフリカ大陸の北西岸、モロッコとモーリタニアに挟まれた広大なスペイン領サハラ砂漠沿岸での冷凍母船事業をし、冷凍魚介や魚粉を製造していて、正にこの瞬間に私も三度目の赴任でその地に居た。

当時の運河をめぐる社会情勢を知って頂く為に、その十一年前に起こった第二次中東戦争を少し説明して置きたい。

エジプトは当時のナセル大統領が進めていたアスワン・ハイダムの建設がイギリス・アメリカにより中止させられた。

ナセルは対抗手段として運河国有化の強行を発表したのだが運河運営会社の株主で自国の貿易や石油運搬ルートへの悪影響を懸念したイギリスとフランスは猛反対をする。

両国はイスラエルを支援しエジプトとの

戦争を煽動しイスラエル空挺部隊・戦車部隊の活用のみならず両国も一九五六年十月末に軍事介入しスエズ運河地帯に上陸した。

ところが、エジプト支援のロシアは無論、英仏を支援して来たアメリカをさえも含めて、国際的な非難が沸き起こり英仏は国連の調停を受けざるを得ず、スエズ運河はエジプトの国営化が実現し利用者には不安ではあったが、運河の通行はエジプトの手で再開していた。

私の乗った船はエジプト人のパイロットの指示に従ってこの運河を地中海側からインド洋を経て帰国した事があったが新聞記事の時は逆の日本からのコースで三度目の赴任であった。三年余り時計の針を戻して、最初の通行時の少々前の会社の様子を説明したい。

当時ノルウエーかオランダの捕鯨船団を丸ごと買収する計画が社内で秘密裏に進められていた。

鯨油のみで事業を経営する両国と、多量の鯨肉が高値で取引される日本では事業基盤に違いがあったので当社は買収含みで冷凍母船二隻建造という先行投資をしていた。

しかし、共倒れを懸念した監督官庁の許可がどうしても取得出来ない。先行投資の冷凍母船を有利な事業で周年稼働させる事は会社の死命を制する程の重大事で幹部が密命を受けて世界の優良漁場調査に飛び回っていた。

そんな事業の一つとしてスペイン領サラ沖での新プロジェクトは社内でも密かに進められていた。

若造の私も別のセクションから呼ばれた、北洋の母船式鮭鱒や鱈・カレイ事業での冷凍や魚粉製造の経験を買われたらしいが、現場経験の長い作業員のリーダーとセットで現地へ行く事になった。

国内で考えられる準備を万端整えると、英国での水揚げの終わった冷凍母船へ本社から社員が九人派遣され、既に南氷洋の鯨事業で

乗船中の社員からの三名を含め作業員、船員はそのまま半年残留させると言う強引な事業プランだった。海員組合との交渉などは相当軋轢もあつたに違い無いが担当外の私の赴任までに既に水面下で進められていたので、そのあたりの詳細は判らない。

羽田空港を出国、アンカレッジで給油し開設間も無い北極圏航路をコペンハーゲン経由でヒースロー空港へ到着したのが昭和三十八年四月一日であった。

数日前に外務省へ出向き革張りの立派なパスポートを取得した。大平外相名の旅券は帰国後返還が条件だったが一日あたり五百ドルの外貨も認められトラベラーチェックと英文の名刺が出来るゾクゾクする程の嬉しさを感じた。郷里へ知らせると祖父からは巻紙に毛筆で激励の手紙が来た。

英国では四月から夏時間が始まる事も知らなかったので朝八時にコペンハーゲン空港

を出発し一時間のフライトでヒースロー空港に到着したがやはり朝八時、しかもエープリルフールの日だった。

あの不思議な思いは生涯忘れないだろう。

私にとって空路の外国は初めてで少々手間取った。入国審査官は船長からの派遣要請書を見せろと言う。そんなものは無い、日本の水産会社の事業船は船長も我々会社が雇用していて、我々がマネージャーである。と説明してもなかなか納得せず、かなり入国審査に支障を来たし、最後は相手が根負けして、良からうと言う事で入国許可となった。

先輩諸氏は戦時中の教育で殆ど英会話は出来ない様子だし、手伝いをして呉れても良い筈のJALの事務長も英語は余り流暢ではなく甚だ頼りない。カタコト英語で冷や汗かき乍ら孤軍奮闘だった。

空港から鉄道でハル港に近いドックで荷揚中の自社冷凍母船の停泊地へ到着し膨大な

資材を積み込み込みカナリヤ諸島に停泊後サハラ砂漠西岸沖で事業開始し不慣れな習慣や言葉などで毎日が悪戦苦闘の連続だった。

そんな苦労が長く続き事業が軌道に乗り始めた翌年頃に生田氏回顧の事件は起きる。話を戻し新聞の続きを読ませて貰おう。

指示の翌日深夜に戦端が開かれ運河南下中のM丸との無線が途絶、エジプト日本大使館へ何度問い合わせても消息がつかめない。戦争に巻き込まれたと思われた。

戦火を浴びれば大惨事だ。眠れぬ夜を過ごし、遅い時間の流れをやきもき過ごした後、船長から『無事運河を通過』の連絡が入ったのは六日午後になっての事だった。とある。

アルジェリア沖で反転してジブラルタル海峡経由で帰国したB丸は私の仕事する船の西側を通過して喜望峰を目指した筈である。

辛い船上での日々、沖を行く大きな船を見ると帰心をそそられる事もしばしばだった。

多分それらの船の一隻だったのだろう。

魚群の豊富な此処での私の仕事は水揚げされる魚介を鮮度が落ちない様に、且つ日本の市場流通に叶う規格に加工し、その殆どを日本向けに仕上げ、送り出す事である。

漁獲物を売り、スペイン漁船群の備船管理する現地会社立会人とハードな折衝もする。

出来上がった製品は北欧系の冷凍冷蔵運搬船を備船して日本へ搬入する。

スマートな白塗りの冷凍冷蔵運搬船はバナナボートの愛称でフルーツ運搬にも就航する高速で清潔な船であった。

船内で士官と積荷プランを折衝する時には暫らく振りにフレッシュ牛乳をご馳走になったり、女性乗組員を見かけたりで仲積船への転載作業はそんな息抜きの一時でもあった。

交代時期を見計らいながら母船の船腹を冷凍魚で満杯にして、代わりの母船が到着すると引き継いで日本への帰国となる。

スエズ運河が通過出来ないとなると復路は航路を西へとり大西洋、カリブ海、パナマ運河経由の後、太平洋の横断が最短となる。第三次中東戦争のお陰で、巧まずして地球を一周する事に成った次第だった。

これは、願っても無い嬉しい経験だ、日本へは一週間程度航行日数が増える。沢山の乗組員を乗せた母船の一週間のロスは事業経営上の大きな損失となるが、物好きで当時一番の若造で事業収支などあまりに考えずパナマ運河通過の初体験を素直に喜んだ。

運河はカリブ海と大西洋側の水位の違いを閘門式運河という水位調節システムで解決されていた。大規模で見事なものだった。

パナマも熱帯地域なのでペリカンなどの水鳥も豊富で目を楽しませてくれた。

緑のなかの粹な職員住宅の庭。鮮やかな緑の芝生に真っ黒な小鳥が黄色い嘴と黄色な足で走りまわるのが美しく絵のようだった。

降雨量の多い此処では雨傘が離せないら

しい、スマートな黒人の青年が長い雨傘をステッキ代わりに突いたり、振り廻したりしながら行くのを何度か見掛けた。

その姿がなぜかスモカという脂<sup>ヤニ</sup>とり歯磨きの広告出ていたスマートで愛嬌のある若者を連想させて異国情緒たっぷりだった。

スエズ運河を抜けて地中海を出ると数日北上して西へ航路を取る。海流を利用する為だろう。航海中は暇なので、ブリッジの望遠鏡で沿岸の賑わいを見る。寒村であったり、華やかな海水浴場であったり、遠くには雪を頂いた高山を望める事もある。

海上を東西に長時間航行すると、遅い船でも毎日少しずつ時差の修正を必要とする。

毎日お昼の位置を正午位置 (noon position) の名称で船橋から現在地の緯度・経度がグリニッチ標準時との時差と共に発表される。毎日正午に三十分前後の時間調整し、途中で日付変更線も通過する。地球の丸さ、大きさを

実感する時でもあった。

日本からアフリカへの往路は出航するとすぐに太平洋を一路南下してマラッカ海峡を経由しインド洋、紅海、スエズ運河、地中海、ジュブラルタル海峡経由で到着しているから、丁度地球を一周した事になる。

実は前回帰国して下船するともう年貢の納め時でもあったので郷里への短い帰省日で見合の梯子をして早々に結婚をしていた。

里帰りし、新しく親戚になった市内のお菓子屋に挨拶に行くと、子供の頃から見覚えのあるその家の御祖母さんは

『ほんなら地球を一周しなつたねえ！』  
外国へ行くのも大仕事の当時の事で、心底から驚いて、無事の帰国を喜んで頂いた言葉が忘れられない。

数行の新聞記事が四十五年程前の青春に一瞬にして、プレイバックさせてくれた。

