

◆海員随想 続ボーイ長（見習い）賛助組合員⑤ 今井 武

【さようならボーイ長ライフ】

啄山丸の船主は事業主体がサルベージ会社で、博多港にあった沈没船・啄山丸を浮上させ 1947（昭和 22）年、その後、第一東洋丸（2227 総トン）とオーシャンタグボートを買船。さような状態の中で自社船員の管理が困難なため、その業務を船舶運営会解散と同時に、三井船舶へ委託。一方、三井船舶はその他の社をも同じ委託業務の中に置いて、来たる計画造船に備え、多くの船員を抱え、系列船への派遣業務で、これは相互扶助の関係で、本船へも三井の職員・部員がひんばんに乗船したが、運営会当時は一船に数社の船員が混乗だったことから、双方違和感はなかった。

さて、今日こそはと、その意を決して上陸した私は、日本橋室町の三井船舶へ。いつか乗船のとき 2 回出頭したことがあって、社風の“一応”は承知しており、船員課長は温厚で親切な人柄だった。私は今日まで誰にも言えなかったこと、長期にわたるボーイ長勤務の辛苦などを率直に吐露した。これだけ言うのがやっとだったが、ともすれば船の責任の地位にある人でさえ、会社へ向ける足は重たいものだが。

ボーイ長のこの思い切った“直訴”で、三井船舶の数多い船員の中でさえ、このように長期ボーイ長の例はなく、課長は私の話に理解を示し、船長へ緊急指示で、川崎港で私は即時下船。しばし自宅待機ののち第 1 東洋丸へ転船を命じられた。あくなき小さな辛抱との闘いであったが、社外船の一ボーイ長の声が課長に通じたことは実に幸せに感じた。

その日、課長は訪れた私を昼食のため社内食堂へ招き、この温かいもてなしに恐縮した。数日後、私は名古屋港で乗船。一人前のセーラーマンとして、もうボーイ長ではなかった。このとき長かった苦勞に、あらためてなつかしさを感じ入ったものである。その後私は、計画造船が次第に大型化へ進行する中で、外航船に乗る機会を得て遠洋各航路に就いた。

「海員だより」