

◆【海員随想】「戦没した船と海員の資料館」を参観して② 井田七郎

私の場合②

昭和18年3月、陸軍に入営するため「仁山丸」を下船した。

昭和18年4月、松江歩兵第142連隊に入隊し、福山通信教習所に派遣された。

同年11月16日に原隊に復帰。南洋第4支隊が編成され、同年12月22日に日本郵船の「長野丸」に乗船し、カロリン諸島モートロック諸島のサトワン島に昭和19年1月18日に上陸した。（「長野丸」は、米軍空爆により同年2月17日トラック諸島で沈没した）

教習所の福山連隊は南洋第5支隊を編成し、昭和19年1月1日に南洋海運の「えりい丸」に乗船して福山を出発、メレヨン島に向かったが、豊後水道を通過後、魚雷により沈没した。部隊は再編成され、昭和19年2月29日に日本郵船の「松江丸」で門司を出港したが、避難と迂回を繰り返して、4月12日ようやくメレヨン島にたどり着いた。

「松江丸」は南洋第5支隊（福山部隊）を無事メレヨン島に上陸させた。しかし、4月16日にメレヨン島を出発後、グアムに向かう途中の4月17日に魚雷により沈没した。

以上は、私の戦争中に乗っていた船や非常に関心の深い船で、それらの船の写真や、どこでどんな最期を遂げたかが気にかかっていたが、いずれも世界の海に沈んでいる。

私は南海の孤島で飢餓と、連日の単機または編隊の空爆に遭い、17隻の連合艦隊による艦砲射撃も受けたが、小さなサンゴ礁の孤島でも逃げる場所があったことで助かった。

船と軍属という名の船員は、火と油の海が逃げ場であった。大正生まれの船乗り魂からは、火と油の海の職場から軍隊に逃げたという引け目がある。

私はこよなく海と船を愛して、戦中・戦後を過ごした。

日中戦争が発生する2日前に、船に乗った。船は御用船となり、青春のはじまりが船であり、戦争のはじまりであった。私の青春は、戦争ではじまり戦争で終わったといえる。

戦中は一時期を除き御用船の乗組員として武器のない素手で戦った。この戦い半ばで海の男は陸軍の一兵卒となって南海の孤島で空と海からの攻撃と戦った。

復員すると、待っていましたとばかりに「赤紙」ならぬ「マッカーサー指令」という名の復員輸送船の乗船命令が待ち構えていた。米軍から貸与されたリバティ型輸送船に乗船、かつて日本軍を輸送した地に復員兵士を迎えに行った。船と船員は送り迎えの用具であったのか。

戦後、船長となって世界の海を航海した。多くの船が、船員が、眠る海域で手を合わせ、握り飯や煙草を海に投入しても、姿も見せなければ、船友の声もない。

私は、50歳から65歳までのあいだに陸上勤務もしたが頭の中から海と船が離れたことはない。歴史は風化し、多くの船と多くの先輩船員が眠る聖域を無関心に通過し、哀悼の頭を垂れる姿の少なくなったことがとても寂しいと感じる今日この頃である。

「海員だより」