

何しろ頭の上で大きなものが炸裂するので失神もしますし、艦内は酸欠でもありますから、やはり人間は酸欠というものには抵抗力がありませんので、ギリギリの極限の体験はそうありませんが、本当にあった場合は、海軍の場合、みな沈んで亡くなっています。生き残っているということは、本当にはないのです。このような状況は水測・聴音機係が記録していたということです。

また、攻撃を受け、被害を受けた艦内で苦しくなれば「殺してくれ」とか、潜水艦の内側では実際に多くあることです。私も体験上は死ぬということは三回、あの世に行きそうになりましたけれども、やはり呼び戻すというには必要ではないかと思えます。三途の川を渡って行こうと思っても「誰かが呼んでいるから還ってきた」という気がしてならないのです。

なお、海軍の言葉で、会社などで使用されている言葉として「五分前」という言葉があります。本当にいい言葉でして、五分間あれば準備でも何でもすることになります。ですから何事をするにも「五分前」とい

うのは、私の永年の会社にいた時の社員指導の言葉でもありました。

それからもう一つ「責任」ということで、この「責任」さえきちんとやれば他人は認めてくれると、勿論口先だけでなしに、やらねばならないということだと思います。私が海軍で学んだことはそういうことだったと思います。そして「人間関係さえうまくゆけば、人間の運命も変わる」ということも海軍で学んだと思います。

## ボルネオ島縦断戦記

秋田県 田村 弘

秋田県生まれの私が、鹿児島島の海軍航空隊に入った。三カ月半の教育は私は覚悟していたためかあまり厳しいとは思わなかったが、秋田弁だから言葉で苦労をした。「お前は何を言っているのか」と言われる。特に鹿児島の人には通じないのだろう。それと同じ

で、鹿兒島弁は、私のような秋田の者には通じないが、こちらは初年兵だから苦勞したのは私の方であった。

大正十五（一九二六）年八月二十七日、秋田県仙北郡中仙町に生まれた。私の少年時代から既に日本は戦時色で包まれていた。現役召集であれば二年も先であるのに、昭和十八（一九四三）年五月一日、海軍に志願し、第十八期前期として横須賀第二海兵団（竹山）に入団した。これは、予科練を受けたが視力が駄目である合格しなかったため海軍志願をしたという理由がある。その後、八月十五日、退団し、横志整二〇七七六で鹿兒島海軍航空隊へ入隊したのである。

先に申した如く、言葉では苦勞したが、訓練では負けてならぬと思っていた。体力とスポーツ、サッカー、手旗は自信があったが、団体生活だから責任はとらねばならない、海軍の連帯責任による罰は当然と思っていた。

海兵団では機体整備もやるが、外来語は使わず日本式である。エンジンでもシリンダーでも日本式名称

で、発動機などと言わねばならぬし、工具もベンチ、スパナーとは言わず日本式であるのにはとまどった。

体操、サッカー、手旗など基本訓練はあったが戦闘訓練はなかった。匍匐前進は、ジャワで米軍上陸に備えて練習をした。当時、既に連合艦隊はレイテ作戦に對し出動し、比島沖戦で惨敗していた。戦争後期、ボルネオの状況、縦断について話をする。

ボルネオ島のクダットと言うと、なじみのない名称だが、同島最北端で、フィリピンのパラワン島の真南でマレー領である。ここに戦闘機が飛び立つくらいの一〇〇〇メートル弱の小さな零戦基地があり東部海軍航空隊の指揮下にあった。

「捷一号作戦」によりブルネイ湾に集結した連合艦隊が、レイテ攻撃の中間援護基地として最適の所であった。セレベス島マカッサル基地に勤務していた私達は、昭和十九年十月中旬、クダット派遣隊を命ぜられ、マカッサルを後にしたが、マカッサル海峡に敵潜水艦が出没したため随分と手間取ってクダットに到着

した。その時は、捷一号作戦も失敗に終わり戦艦「武蔵」をはじめ多くの戦艦が撃沈された後で、クダットでの我々の支援は夢と化して終わった。

我々航空整備兵は、飛行機が無ければ何の仕事も無いが、クダットにおいては爆撃でやられた滑走路の修理を毎日毎日行つたが、アメリカのB25の機銃掃射にやられながらの仕事であつた。しかし、制空権のないクダットに我々には必要がなく、半月ぐらいの勤務でラブアン基地に移動することになった。

ラブアンは連合艦隊が集結したブルネイ湾の沖にある、ボルネオでは一番大きい海軍航空基地であるので、我々は喜んだのである。しかし、途中には四下メートルを超えるキナバル山が在り、マレー領には町や村の内だけでは道路があるが、町と町の間にはほとんど道路がない。

いよいよ行軍となつたが、食糧を運ぶには現地住民から水牛を借り、着のみ着のままの状況なので他の荷物はないので楽であつた。しかも、警備隊には兵器は無い、ある物は自動車のスプリングで作つた日本刀だ

けなのでちょっと心細い。食糧を積んだ水牛を追いがらの行軍である。味噌はあるが中に入れる具が無いし、山奥に入れば椰子の木も無いから果実も無い。更には一番大切な水も無く、峠付近で、水牛二頭が倒れてしまった。倒れた水牛を料理したが水が不足で食べる事が出来なかつた。

ジャングルは原住民が歩いた登山道のような道があつたが、川を渡る時は一日掛かりで筏を組み、ワニに注意しながら渡つたが、奥深い川にはワニは見かけなかつたので助かつた。露営の時は、マラリア蚊は勿論だが、サソリ、ムカデも相当注意しなければならなかつた。

途中町があつたので、二日くらい休んだが、名前は忘れてしまつたが、地図で見るとジュマルトだと思うが、それからブルネイまでは道路も橋もあり、やはりブルネイ王国だなど感じさせられた。クダット出発以来、二十日ぐらいでようやくブルネイ港に到着。ラブアン島より上陸用舟艇(ダイハツ)が迎えに来てくれ、ラブアン基地に到着した。

ラブアン島は、ブルネイ港より上陸用舟艇で約三時間半の離島で、ボルネオでは海軍の最大の航空基地であったが、着いた途端に期待が外れ、ただ茫然として誰も無言のまま見詰めるばかりであった。

連合艦隊が出航してからは毎日の空襲で、飛行場はほとんど使用出来ぬほど被害が大きく、飛行機も九七式艦攻がただ一機を大事な哨戒用として残しているだけで、中攻隊や戦闘機隊はどうしたのか、影も形も無かった。ただ、随分離れている所に、兵舎・各施設が無傷であったのが不思議なくらいであった。

思えば、我々がラブアン島に着いたのは、昭和十九年十一月下旬か十二月上旬であったであろう。基地には一〇〇人ぐらいの派遣隊があり、当時の隊長は尾崎大尉であった。何はともあれ、我々警備兵にとって航空機が無いのが一番寂しいことであった。

毎日交替で虎の子の艦攻の手入れ、滑走路修理であったが、その艦攻も「敵艦隊二十数隻ラブアン島に向かう」という通信で還らぬ機となってしまった。

我々は、いよいよラブアン島を引き揚げることに

なったが、ボルネオ島勤務では最も長い三カ月ぐらいの勤務だったと思う。当地で使用していた上陸用舟艇で離島、またはマレー領のミリの町に移動したが、ブルネイからミリまでは立派な道路があった。ミリ基地は主として陸軍部隊の基地であったが、二、三日後、今度は海軍基地のピンズル基地に向かった。

ミリを出ると、また、クダット基地から出発した時と同じくジャングル行軍であった。幸いにして、ラブアンで使用した上陸用舟艇があったから、半分の者は海岸線を舟で、残りの者は徒歩での行軍となった。しかし、海岸線も昼間は敵機の銃撃が激しく、夜だけの行動であった。早朝、川を少し上がって茂みに隠れ、また行軍している半分以上の人々と連絡をとり、弱っている者や病人と交替しながらの毎日の行軍であった。

今度の行軍は舟艇と連絡をとるのに、海岸線より、なるべく離れないようにするため、川幅も広く、ワニも沢山いるので丈夫な筏を組んで通らなければならぬ。しかし、ラブアンから七・七ミリ機銃を持ってい

るので稀にはワニの御馳走も美味しく食べられた。

幾日かしてビンズル基地に近づいた頃、この前に出発したラブアン基地の方向で真っ赤な夕焼け雲を見た。その時は、ラブアン島に残った陸軍守備隊三〇〇人がどうなったかと思うと憊び難い気持ちで、皆で黙禱をした。

数日後、目的地ビンズルに到着したが、ここもまた、日本軍が造ったと思われる滑走路があったが、航空機も無く、我々が滞在する基地は無かった。十日ぐらいの滞在からさらに南下して、シブ基地に向けて同様な移動があったが、いよいよ兵隊の体力も限界がきて、マリア熱にやられて戦友の一人また一人と死んで行く。その中には私の同県人斎藤養吉（召集兵）や秋田県西木村出身者などがおられた。夜、海岸で火葬し遺品だけ県人の三人で持参し、復員後斎藤さん宅にお届けをした。

いよいよシブに着いた。相当賑わった大きな町であつたようだが、日本軍の上陸の際の攻撃で瓦礫と化

し、廃虚となり、原住民も少ない集落に過ぎなかつた。ここまで来ても敵の哨戒機が我々に付き纏い、シブ湾からなかなか出られないので、夜陰に乗じて漸く湾を抜け出した。シブの町は大きな河口の町であるので、行軍の者は川を渡るのに随分苦勞をした。

いよいよ、シブを後にしてマレー領のサラワク州の首都クチンに到着した。クチンは主として陸軍の基地で、海軍部隊はいなかった。このクチンまでは敵機が哨戒に来ていたが、突然陸軍の戦闘機が一機飛び上がり、空中戦の末「隼」に凱歌が挙がった。これはセレベス島での日本機の戦勝以来初めてのことで、思わず皆で万歳であつた。

クチンで思いだすことは、隊長が本隊に連絡に行つたまま帰って来ない。後に中尉が三人、少尉もおつたのどこでどうしたのか判らない。クチンより国境を越えインドネシア領に山越えをし、マンドル基地に着いた。

マンドル基地にもいろいろな思い出があるが、我が隊に突然の転属命令が来た。一カ所の基地から四人宛

というので、隊長は人選に随分苦勞したようだが、結局一五志（昭和十六年志願兵）の今村哲一郎、奥塚忠、大迫庫志、明石兵曹、久保田重多、高橋秋雄、名和良雄と私の八人であった。皆、クダットで一緒の人、またはラブアン島から一緒にの者達なので喜びであった。

特に、埼玉の高橋と私は、内地と愛知県河和航空隊で、普通科練習生時代から一度も離れたことのない同年兵であった。早朝、赤道直下の街ボンチャナックまでトラックに乗り、半日間走り続けたので何キロメートルあつたのか判らないが、水谷隊長もこれが一生の別れだと、ボンチャナックまで送ってくれた。

不思議なことに、ボルネオでも、インドネシア領にこんな立派な道路があるとは思わなかった。こんな道路がクダットからあれば、こんな苦勞もなかったと、つくづく思わずにはいられなかった。

やがて、我々は二式大艇（大型飛行艇）に乗ることとなつたが、マンドル基地の戦友より「夜襲に来るカンボン（原住民の部落）を銃撃してくれ」と言わ

れ、機上より銃撃をして、ジャワ島のスラバヤに着水したのは昭和二十年七月中旬のことであつた。思いだしてみると、昭和十九年十月中旬マカッサルを出発、クダットに着いたのは十一月中旬頃であつたので、それから実に八カ月間かけてのボルネオ縦断であつた。その後、思いがけなくも終戦となり、ジャワ島のプシヨンに収容され、昭和二十一年七月九日、広島県宇品に上陸復員となり、故郷の駅に降りた時は、マンドルで別れた水谷隊長と二人のみであつた。

私の軍歴は前に申した如く、昭和十八年五月十日、横須賀第二海兵団入団、鹿児島海軍航空隊、愛知県知多半島の河和航空隊（第一〇〇期整備術練習生）、三重県鈴鹿海軍航空隊、ニューギニアの豪北海軍航空隊、現インドネシアの東印海軍航空隊と航空整備一筋に勤務し、終戦時の階級は海軍二等整備兵曹であつた。

戦争後期、整備する飛行機も無く、ほとんど徒歩でボルネオを縦断した体験。整備隊には兵器も少なく、

槍で夜襲に来る原住民との戦闘、手出しも出来ぬ連日の空襲、思い出は尽きないが、現在でもジャワ島プシオン収容所の戦友会は続いている。何はともあれ、ボルネオ組の戦友との思い出話は、年老いた我々には何よりの楽しみであり、また、生き甲斐を感じさせる。

六年前、五人の戦友と、観光地ではない現地を六泊の日程で訪問した。山の形は変わらぬので、それぞれの思い出の場所は判った。現地人と話をしたら「日本のお陰で独立出来た」と感謝してくれた。独立をしてもチモールでは内戦があったが、平和が訪れることを願っている。私が歩いた所では皆、日本人に好感を持っていた。

昭和十九年後期、クダットで米軍機に宿舍がやられたので軍の資料も私物もことごとく焼かれてしまった。米軍の攻撃はジャングルも家も焼き尽くす。そのため、私には思い出の品々はほとんどない。しかし、現地を訪問した時の原住民の感謝の言葉と、示された好感が何にも勝る我々の戦争記念である。

## 軽巡「夕張」

### 乗組みから猿島警備

茨城県 磯山 喜恵

私は昭和十七（一九四二）年一月十日、横須賀海兵団に入隊しました。三月月の訓練を受け、四月十日三等水兵として南方方面第六水雷戦隊「夕張」に配属され乗艦しました。

「夕張」は軽巡洋艦でトン数は一九八〇トン、艦長は大佐で、乗組員は二五〇人ぐらい、速力は四二ノットで、とても速い艦で、甲板に立っていたら倒れそうになるほどでした。私の勤務は水雷部員で魚雷を発射する仕事でした。

基地はトラック島に在り、ラバウル島方面の警備に当たるのが任務でした。訓練の厳しさは、口では言い尽くせません。大正年間に製作されたと思いますが、六三センチの直径の魚雷を発射する一六八センチの発