

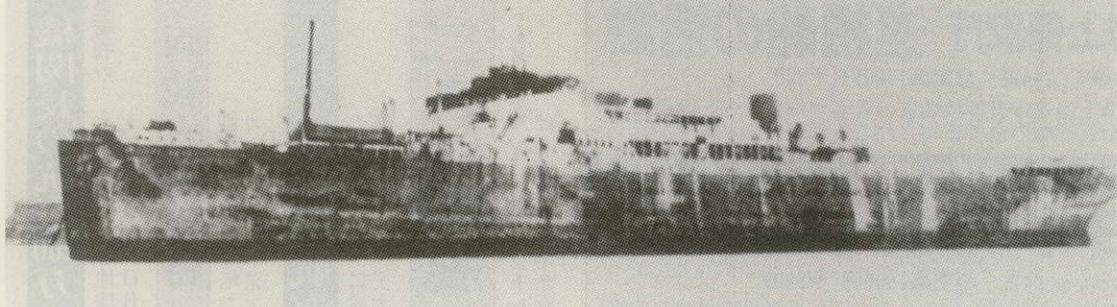
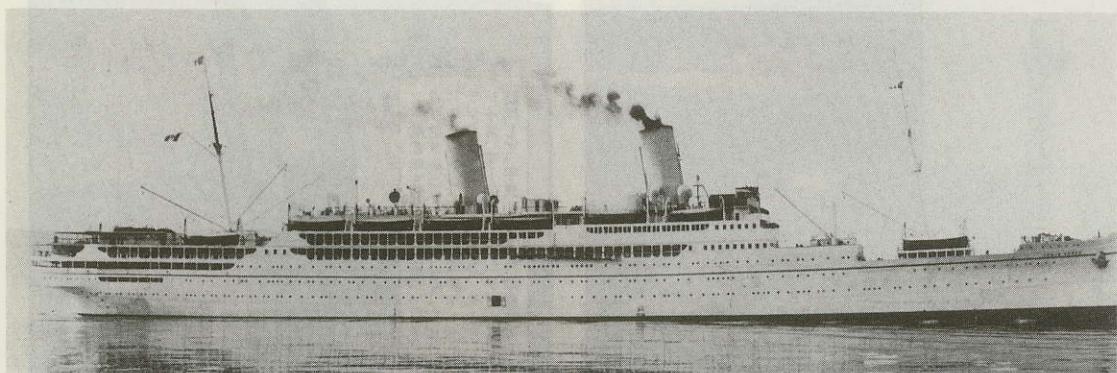
コンテ・ヴェルデの後身

壽丸

《主要目》客船、海軍省所属、18,765総トン、主機蒸気タービン、出力22,000馬力、航海速力18.5ノット、船客定員2,400人、1923年英國ペアードモア社建造、前名 Conte Verde、（数字はすべて竣工時のもの）

日本船となったイタリアの有名客船

写真は「コンテ・ヴェルデ」とハルクと化した「壽丸」



不明瞭な日本船時代の船歴

ときおり、海外の研究者から問合せが来る。船歴を調べて欲しいというのが大部分だが、その中で最も多いのが、第二次大戦中に日本船となったイタリアの客船「コンテ・ヴェルデ」の終末についての質問だ。

彼らのおもな情報源は、英國の客船史家N.R.P.ボンサーの史書である。労作『サウス・アトランティック・シーウエイ』（一九八三年刊）をひもとくと、同船の最後の部分は、次のように整理されている。

- ◇一九四三年九月九日上海で自沈。のち浮揚。輸送船「壽丸」（ことぶきまる）となる。
- ◇一九四四年十二月舞鶴で空爆により沈没。
- ◇一九四九年一月浮揚。三井船舶に売却。
- ◇一九五一年解体。

ご覧のように、ばくぜんとしたことしか書いていないし、一九四九（昭和二十四）年に「三井船舶に売却」とある点も、史料の裏付けはないらしい。結局、筆者のところへ照会があるわけだが、筆者の手元にも充分な史料はないので、いつも難渋する。

大西洋航路客船として誕生

とはいっても、こういった日本を舞台にした史実調査は、本来、われわれ日本の海事史家が

やるべき仕事なのだろう。

ともあれ、話の順序として、イタリア船時代から書き進めることにしよう。

「コンテ・ヴエルデ」が建造されたのは、日本でいえば大正末期。ロイド・サバウド社の大西洋航路客船「コンテ・ロッソ」（二代目）の姉妹船として英國のグラスゴーで誕生した。この船主はのちに、戦前のイタリアの看板客船「コンテ・ディ・サボイア」をトリエステの造船所に発注している。

处女航海は一九二三年四月の南米航路で、ジエノア～ブエノスアイレス間を結んだ。次いで、同じ年の六月には、ひのき舞台のニューヨーク航路に就航。その後、再び南米航路に転じ、一九三二年には、NGI、ロイド・サバウド、コスリッヂ三社の合併によるイタリア・ラインの設立にともない、国策色の濃いこの船会社に移っている。

上海と同船との縁ができたのは、同年八月に、トリエステ～上海間の極東航路に投入されてからのことだ。同じ年、ロイド・トリエスティノ社の組織強化に際し、同社に移籍。引き続き極東航路に就航した。

この間、一九三七年九月二日、香港で瞬間に風速七十四メートルの台風に遭遇し、避難中に座礁。苦心のすえ離礁に成功している。香港測候所開設以来というこの猛台風では、日

本郵船の「淺間丸」も座礁、復帰に一年を要したことは有名な話だ。同船の船尾に、流されてきた「コンテ・ヴエルデ」が接触したのが、「淺間丸」遭難の原因らしい。

日本の外交官交換船となる

第二次大戦の開戦時、上海に入港していた「コンテ・ヴエルデ」は、帰國を断念し、そのまま同港にとどまつた。そして、一九四二（昭和十七）年に、同盟国日本の外交官交換船となり、客船として最後の航海を行なつている。乗組員はむろんイタリア人だ。

この年の六月二十九日に上海を発つた同船は、連合国側外交官らを船上に、シンガポールで「淺間丸」と落ち合い、七月二十二日にロレンソマルケスに入港した。四日後、相手側交換船「グリッズホルム」からの邦人を乗せて同港を出帆。八月二十日に横浜の大桟橋に着岸し、無事大任を果たした。

「壽丸」と改名、舞鶴へ回航

ところが、翌一九四三（昭和十八）年九月八日に母国が降伏すると、上海に戻つた同船の立場は微妙なものになつた。本来ならば、連合国の管理下に入るのが筋なのだろう。同船は最終的には同年七月に飯野で解体されているが、客船に再生させる計画があつたのだろうか。その辺は不明だ。

以上が、「コンテ・ヴエルデ」の波乱の歴史である。上海自沈以後の考証は、小林義秀氏の助力を得ており、現時点では、最も史実に近いものと考えている。（山田　迪生）

翌年日本海軍は、サルベージ会社の協力を得て同船を浮揚させ、江南造船所のドックに入れた。『江南造船所』（一九七三年、同所史刊行会刊）に、空襲でイタリア人船員が死傷した記録がのつている。「壽丸」という古風な名が付けられたのも、浮揚後のことでのとき上構はほとんど撤去された。

なんとか自力航行が可能となつた同船は本土への回航が決まり、一九四五（昭和二十）年四月二十日に舟山海域を出航。海防艦群に守られながら、青島、鎮海経由の迂回コースをとり、六月四日舞鶴に到着したのである。日本海軍は、同船を軍艦に転用する予定だった。が、終戦でこの計画は幻となつた。

戦後もずっと舞鶴に在つたが、管理の不十分から再び着底。一九四九（昭和二十四）年春に、飯野産業がこれを引き揚げた。当時の『海事要録』（実業展望社刊）を見ると、同社の修繕船の欄に「コンテ・ヴエルデ」の名と、工費二十億円という数字が記載されている。同船は最終的には同年七月に飯野で解体されているが、客船に再生させる計画があつたのだろうか。その辺は不明だ。

77