

三里塚・ジェット闘争貫徹ノ「国鉄35万人体制」粉碎ノ

中国の市民・労働者との交流

日刊 勤労千葉

82.7.21

No. 1101

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)
(鉄電)二九三五(六・八) 電話 2272707

訪中報告④ 勤労千葉執行委員 布施宇一

訪中に当って、急にきまっただけで十分な用意ができていなかったことのひとつに中国語が全くわからなかったということがあります。幸いなことに、現地では筆談によってお互いにある程度の意志疎通はできました。中国々際旅行社が訪中期間中を通しての随行人(通訳)一名と、各都市毎の随行人一〜二名を用意されており、交流・見学に当っては何の不自由もないわけですが、やはり、現地で中国の人々と直接話し合ったことの印象は強く、もう少し中国語を勉強して行くべきだったと反省しています。

機関士は副司機

上海から南京へ向う列車の中で、乗客の五三才の男性と三四才の女性の車掌と三人で筆談による交流をすることができました。

その中で、車掌は列車長(各列車に一名)と列車員(各車両に一名)が乗務し、女性が多いこと、機関士は副司機、機関助手は司炉であること。中国の列車乗務員の勤務は「三天休息一次」八時間づつ二日勤務して一日休みであり、賃金は月額で副司機・八〇元(一元は約一三五円)、列車長は七〇元、列車員は六〇元で、各々月額十五〜二〇元の乗務手当がつくこと、また駅務員、車両修繕員の賃金は月額七〇元で工場等の労働者と同じであること、深夜勤務は一回につき〇・六元であることなどがわかりました。

一元〇約一三五円で換算すると非常に賃金が安いように思われますが、住宅費や食料品が非常に安く(実際に各都市の市場や商店で肉や野菜が安いのに驚いた)生活はむしろ日本より暮しやすいのではないかと思えます。

四人が向い合う座席の間にテーブルがあり、各車一名づつの列車員がお茶のサービスをしてくれる列車の旅は、前述したように線路状態が極めてよく快適です。窓外はどこまでも続く麦畑で、金色に穂った麦の刈入れと、刈り取った後への田植え(三毛作で年間麦一回と稲二回)がアリのように入が群がる人海戦術の中で行われていました。牛で引くスキと耕運機とトラクターが共存していることも、いかにも中国的現実だと思えました。

生れた街を歩いて

私は、一九四二年に北京市で生れ、敗戦で引き揚げた四才まで北京市で育ちました。

今回の訪中で、私が生れた(と父母から聞いた)王芝麻胡同と妹が生れた王芝麻胡同を、中国々国际旅行社北京分社の通訳・馬さんの案内で訪ねることができました。

胡同とは、日本では横丁とも言うべき狭い

街路です。両側にレンガ作りの家々がたちならぶ小路は、立ち話をする人、走る小供、レンガの家壁に立てかけられた自転車、水が半分入ったバケツ等々、目に入るもの全てが、中国の人々が生活しているふん囲気を濃密にただよわせていました。満四才になる直前に敗戦によって日本へ引き揚げた私には、この胡同での生活の記憶は何もありませんが「自分の生れた所」へ三十数年ぶりに来たのだと思うと感無量のものがありました。

気がつくと、延長一キロメートルほどの二つの胡同を往復する間に、四十枚をこす写真を撮っていました。

帰国後、この写真を見た父母は「確かにこの写真の街に住んでいたが、住んでいた家(私の生れた家)を特定することはできない。大分変わったなあ」と言っていました。

四十年近い年月の重みを感じると同時に、七十才を超えた父母に思わぬ親孝行ができたと思えました。私を訪中団に参加させてくれた勤労千葉の全組合員のみなさんをはじめ、現地で機会を与えてくれた訪中団のみなさん、中国の関係者のみなさんへ心から感謝を申し上げたい気持ちでいっぱいです。



夕暮れのフートのスナップ