

記憶と歴史

——1922年のギリシア系正教徒難民のスミルナ脱出と
日本船をめぐって——

Memory or History?:

Narratives on the Rescue Operation of Greek Refugees
by a Japanese Ship at Smyrna in 1922

村 田 奈々子

ABSTRACT

This paper discusses the narratives on the rescue operation of Greek refugees by Japanese at Smyrna in 1922, extensively exploring primary sources found in Greek and Euro-American newspapers and memoirs. Based on the assumption that the operation was conducted by the crew on the Japanese ship “Tokei Maru,” it deals with the Japanese historical documents found in Japanese magazines. A tentative story of the event is proposed in the concluding section.

はじめに

第一次世界大戦で敗戦国となったオスマン帝国は、1920年8月のセーヴル条約により戦勝国によって分割占領された。1830年の建国以来、小アジアへの領土拡大政策（メガリ・イデア）¹を国是としていたギリシアも、戦勝国としてスミルナを中心とする小アジア西岸の支配が認められた²。5つの海、2つの大陸を領土とする、ギリシアのメガリ・イデアは今にも実現するかに思われた。

しかしながら、1920年4月にムスタファ・ケマルを指導者とする革命政府がアンカラに樹立されたことで、小アジアの状況は錯綜をきわめた。4か月後、連合国は上記のセーヴル条約をオスマン帝国（イスタンブル政府）と結び、それを遂行させる目的でスミルナのギリシア軍をさらに東へ侵攻

させた。アンカラの革命政府は、イスタンブル政府に見切りをつけて、トルコ人による民族国家の建設を目指した。この目標を達成するためには、占領を続けるギリシア軍が一掃されなければならない。かくしてギリシア軍とアンカラ政府軍の戦闘がはじまった。激戦が続いたが、戦況は次第にアンカラ政府軍に有利に動いた。連合国もアンカラ政府を認めざるを得ない状況に追い込まれていった。1922年8月末には、アンカラ政府軍の総攻撃によってギリシア軍の敗北は決定的となった。ギリシア軍最後の砦だったスマイルナにはギリシア系正教徒難民が、難を逃れようと小アジア各地から続々と集まっていた。9月11日、アンカラ政府軍がスマイルナに入城した³。9月13日には、スマイルナは火に包まれ、町は廃墟と化した。大量のギリシア系正教徒難民が亡くなる一方、一部は着の身着のままでスマイルナを脱出した。

これは、近現代史ギリシア史で「小アジアの破滅 (η μικροασιατική καταστροφή)」と呼ばれ、近現代ギリシア史の分水嶺と見なされる一大事件である。近現代ギリシア史では、1922年9月にギリシア系正教徒難民がスマイルナを脱出したことと、翌年ギリシア・トルコ間で強制的住民交換協定が締結されたことを以て、2500年にわたり続いた小アジアのギリシア世界（ヘレニズム）は終焉を迎えたとされている⁴。

本稿が取り上げるのは、ギリシア軍とアンカラ政府軍の戦闘の最終局面で起こったとされるひとつの出来事——大火災から逃れて脱出しようとしたギリシア系正教徒難民の日本船による救出活動——をめぐる語りである。この出来事が「歴史的事実」なのか、今日ギリシア人のあいだで語り継がれる「架空の物語」なのかという点について、筆者は2017年の英文による論考⁵で、当時入手できた史料に基づき考察を試みた。この「歴史」は、これまで史料により裏付けられたことのない、難民の記憶のみに依拠する未だ書かれざる「歴史」である。彼らの記憶はどの程度実証に耐えうるのか、彼らの記憶はいかに歴史として再構成されたか、筆者はこの点を詳らかにすることを目的に調査を進めている。

調査は継続中で、最終的な結論は出ていない。本稿では、これまで収集

した史料を整理しつつ、現段階における研究の進展を記すこととする。

本稿の構成は以下のとおりである。第1章から第4章までは、日本船による救助活動を伝える一次史料を紹介する。第1章では、同時代の新聞記事を取り上げる。日本船の救助活動について、現時点ではギリシア、アメリカ、イギリス、フランス、日本で発行された記事を確認している。第2章では、当時の在スミルナ米総領事ジョージ・ホートンがアメリカ国務省に送った電信を紹介する。これは、これまでのところ、公的な文書として日本船の救助活動に言及している唯一の史料である。第3章で扱うのは、同時代のギリシア人女性作家ピネロピ・デルタの回想録中にある日本船による救助活動の記述である。第4章で取り上げるのは、イタリア語のメモが残るスミルナ港停泊中の日本の国旗を掲げた船が映る写真である。

第5章から第8章では、第1章で紹介したギリシア発行の複数の新聞に現れる「トケイマル」という船名を手掛かりに、ギリシア系正教徒難民を救助した日本船が「東慶丸」であると仮定して調査し、現時点で明らかになったことをまとめる。第5章では、当時の船名録に記載のある「東慶丸」と、所有会社である「大連東和汽船株式会社」について述べる。第6章では、東慶丸の1922年9月前後の運航経路について記す。第7章では、東慶丸が1922年9月の時点で外国の商人（支那人）に傭船として貸し出されていた事実を述べる。第8章では、傭船として貸し出された場合の船長の国籍をめぐる問題を指摘する。同時代の新聞記事が伝えるところでは、日本船による難民の救助活動では、船長の下した判断の意味がきわめて大きいことから、これは今後重要な論点になると考えられる。これと関連して、第8章では、東慶丸の船長名を確定する手掛かりとなる史料も取り上げる。

第9章では、「小アジアの破滅」から1世紀が経とうとする現在の時点での、日本船による救助活動の語りに焦点をあてる。救助されたギリシア系難民の子孫2名の語りと、ギリシア系アメリカ人作家の小説の描写を紹介する。

以上紹介する史料から、日本船によるギリシア系正教徒難民の救助活動について、これまで語られていることと事実との間にどのようなずれが生

じているか、これまでの語られてきた事以外にどのような可能性があり得るのか、歴史的事実と見なすにはどのような問題点があるのかを、最後に検討する。

1. 新聞報道

日本船によるギリシア系難民の救助活動を伝えている主な一次史料は、同時代の新聞報道である。ギリシア、アメリカ、イギリス、フランス、日本で発行された新聞で、これまでに発見された記事の原文と試訳を以下に挙げる。

(1) ギリシアで発行された新聞

①

ΑΦΙΞΙΣ ΝΕΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ

Δια του ιαπωνικού ατμοπλοίου «Τόκεϋ-Μαρού» αφίκοντο εκ Σμύρνης 1600 πρόσφυγοι. Επίσης δια του αγγλικού Αμ[illegible] αφίκοντο έτεροι 600.
[Σκριπ, 27 Αυγούστου 1922, 2.]

新たな難民の到着

日本の汽船「トケイ丸」で、スマイルナから1600名の難民が到着した。イギリスの〔船?〕で、さらに600名が到着した。
[「スクリップ」1922年9月9日（8月27日）⁶²頁]

②

ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΚΑΜΑΝ ΑΙ ΧΡΙΣΤΙΑΝΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΤΟ ΕΠΛΑΞΕΝ Η ΙΑΠΩΝΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΓΥΝΑΙΚΟΠΑΙΔΩΝ

Δια του καταπλεύσαντος εις τον λιμένα μας ιαπωνικού «Τάκεϊ-Μαρού» έφτασαν 325 προσφύγες εκ Σμύρνης, κατά το πλείστον γυναίκες και παιδιά, τα οποία εσώθησαν ως εκ θαύματος ενώ η Σμύρνη ολόκληρος αντήχει από τους γόους και τας οιομογάς των σφαζομένων Χριστιανών. Η διάσωσης των ανωτέρων Ελλήνων, οίτινες ηλθον με τα ενδύματα με τα οποία ερρίφθησαν αλλόφρονες την ώραν εκείνην της γενικής σφαγής προς την παραλίαν, τείνοντες ματαίως ικέτιδας χείρας προς τα Συμμαχικά πολεμικά, οφείλεται εις τον Κυβερνήτην του Ιαπων. σκάφους και τους αντιπροσώπους της Εταιρίας αδελφούς Λού.

Ο Ιάπων Κυβερνήτης συγκινηθείς από το θέαμα απέστειλεν ατμακάτους δι'ων παρέλαβε τα γυναικόπαιδα αυτά επί του πλοίου του. Ενώ όμως ο αντιπρόσωπος της Εταιρίας ητοιμάζετο να δώση το σύνθημα του απόπλου εκυκλώθη υπό αξιωματικών του Κεμαλικού Επιτελείου, μετ'αποσπάσματος στρατιωτικού αξιωσάντων την παράδοσιν των επί του Ιαπωνικού επιβιβασθέντων Ελλήνων.

Ο κ. Λού αντιταχθείς εντόνως, ειδοποίησε τον Κυβερνήτην του «Τάκεϊ-Μαρού». Ο δε Ιάπων Κυβερνήτης εν αγανακτήσει απήντησεν ότι απαξιοί απαντήσεως των αρχηγόν τοιούτων κακουργών ορδών, αίτινες κατασχύνουν τον ανθρωπισμόν και ότι δεν εννοεί να παραδώση ουδένα των προσφύγων τών τεθέντων υπό την προστασίαν της Ιαπωνικής σημαίας, έτοιμος να προκαλέση δια τηλ/ματος του προς την εν Αθήναις Πρεσβείαν, επέμβασιν της Κυβερνήσεώς του, εάν επεχείρουν προσβολήν κατά της σημαίας του.

Οι Κεμαλικοί καταπλαγέντες εκ του εντόνου ύφους της απαντήσεως του Ιάπωνος Κυβερνήτου, αφού συνεννοήθησαν μετά του Διοικητού των, απεχώρησαν και τοιουτοτρόπως 325 Έλληνες εσώθησαν εκ φρικώδους θανάτου.

Ο Ιάπων αντιπρόσωπος διάταξε, σημειωτέον, την δωρεάν μεταφοράν των ανωτέρω γυναικοπαίδων εις Πειραιά.

Οι πρόσφυγες αφηγούνται ότι, όταν το πλοίον απέπλεεν εκ τού λιμένος Σμύρνης, το αίμα έρρεε ποταμηδόν, άνευ υπερβολής, από τα θύματα, άτινα δεν ετουφεκίζοντο, αλλ' εκρεουργούντο φρικωδώς, η δε αναπεμπομένων δυσοσμία εκ των αποσυντιθεμένων πτωμάτων ήτο τοιαύτη, ώστε δεν ηδύναντο να παραμένουν

εγγύς της παραλίας τα πλοία.

[Σημαία, 3 Σεπτεμβρίου 1922, 4.]

キリスト教国列強がなしえなかったことを 日本が実践した 女性と子供の受け入れ

我々の港〔ピレウス〕に到着した日本の「タケイ丸」で、325名の難民がスマイルナから到着した。そのほとんどが、女性と子供だった。彼らは、虐殺されるキリスト教徒のうめき声と、悲嘆にくれた声がスマイルナ中で響き渡っていた時、奇跡的に助けられたのだった。上述のギリシア人たちは洋服を手にして到着した。海岸で大虐殺がおこっていた時、洋服を握りしめた手を伸ばし、死に物狂いで助けを求め連合国の軍艦に走り寄ったが、どうにもならなかった。彼らの救済は、日本人船長と、ルー兄弟商会の人（エージェント）たちのおかげである。

日本人船長は目にした光景に心を痛め、いくつか汽艇を出して、自分の船に女性と子供を乗せた。しかし、商会の代表者が出航の汽笛を鳴らそうと準備していると、ケマル軍の将校らに囲まれた。将校らは分遣隊と一緒に、日本船に乗せたギリシア人の引き渡しを要求した。ルー氏は、それに強く反対し、「タケイ丸」の船長に知らせた。すると日本人船長は、憤慨して、人道主義の名を汚す犯罪者の群れに答える価値はないと返答した。さらに、日本の国旗の保護の下に置かれた難民のただのひとりも引き渡すつもりはないし、もし日本の国旗を攻撃することがあれば、（日本の）政府が介入してくれるようアテネの大使館に電報を送る用意はできていると言った。

ケマル軍は、日本人船長の返答の強い調子に圧倒された。彼らは上官に相談した後、撤退した。このようにして、325名のギリシア人は恐ろしい死から救われたのだった。

特筆すべきは、日本人の代表が、ピレウスまで上記の女性と子供の移送

を無料でおこなうよう命じたことである。

難民が語るところでは、スミルナの港を船が出航するとき、即座に射殺されたならともかく、苦しみ虐げられながら死んでいった犠牲者たちから、文字通り川のように血が流れていたという。腐敗した遺体から漂う悪臭のせいで、船は海岸の近くにとどまることができないほどだったという。
[「シメア」1922年9月16（3）日4頁]

③

ΤΟ ΣΦΑΓΕΙΟΝ ΤΗΣ ΣΜΥΡΝΗΣ
Η ΓΕΝΝΑΙΑ ΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΩΝ
Η ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΦΙΛΑΝΘΡΩΠΙΑ

Αξίζει να εξαρθή το γεγονός της φιλανθρωπικής, αλλά και γενναίας στάσεως του κυβερνήτου του Ιαπωνικού σκάφους «Τόκεϊ-Μαρού», όστις κατώρθωσε να διασώση 825 ομογενείς πρόσφυγας παρά τας Τουρκικὰς απειλάς.

Διότι, όταν ο Ιάπων κυβερνήτης, συγκινηθείς εκ των αγρίων σφαγών και των εκκλήσεων των προφύγων απέστειλεν ὅλας τὰς λέμβους του πλοίου ὡς παραλάβη ὅσους ἠδύνατο περισσότερους πρόσφυγας, ἀξιωμα[ταρκ?]οι του Κεμαλικού στρατοῦ περκυκλώσαντες τὰς λεμβούς, ἠπεύλουν νὰ τὰς καταβυθίσουν.

Τότε ο Ιάπων πλοίαρχος σπεύσας αυτοπροσώπως, ἐδήλωσεν εἰς τοὺς Κεμαλικούς ἀξιωματικούς, ὅτι εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἐθίγον, ἔστω καὶ μίαν τρίχα προσφύγων, θὰ το ἔθεωρε ὡς προσβολὴν τῆς Ιαπωνικῆς σημαίας καὶ θ' ἀπῆτει παρά τῆς Κυβερνήσεως [illegible] ἄμεσιν ικανοποίησιν.

Προ τῆς ἀπειλῆς ταύτης οἱ Κεμαλικοὶ συνεννοηθέντες μετὰ τοῦ ἀρχηγοῦ των, ἠναγκάσθησαν ν' ἀφήσουν ἀνενοχλήτους τοὺς ἐπὶ τοῦ Ιαπωνικοῦ σκάφους ἐπιβιβασθέντας πρόσφυγας.

[Εμπρός, 4 Σεπτεμβρίου 1922, 1.]

スマイルナの虐殺

日本人の勇敢な態度

日本人の人道主義

日本船の船長の人道的で勇気ある行動は賞賛の価値がある。船長はトルコ人の脅しにもかかわらず、825名のギリシア人同胞難民を救うことに成功した。

日本人船長は、おぞましい殺戮と難民たちの嘆願に心を痛め、船が所有するすべてのボートを出し、可能な限り多くの難民を受け入れた。ケマル軍の将校たちはボートを取り囲み、沈めるぞと脅した。

このとき日本人船長は、ケマル軍に対し自ら直ちに以下のように言い放った。難民の髪の毛一本にも触れたなら、日本の国旗に対する攻撃とみなし、(ケマルの) 政府に〔判読不能〕即座の謝罪を要求することになるだろう、と。

この脅しを前にして、ケマル軍兵士は上官と相談した。彼らは日本船に乗り込んだ難民たちに手出しすることなく引き下がった。

〔「エンブロス」1922年9月17（4）日1頁〕

④

ΝΕΑ ΑΦΙΞΙΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΠΑΡΑΚΤΙΚΑΙ ΑΦΗΓΗΣΕΙΣ

ΝΑ ΟΙ ΙΑΠΩΝΕΣ

Οι δια του ιαπωνικού ατμοπλοίου «Τόκει-Μαρού» αφιχθέντες χθές την πρωΐαν 325 προσφύγες εκ Σμύρνης μετ' ευγνωμοσύνης και δακρύων αναφέρουν την ευγενή και φιλόανθρωπον πρωτοβουλίαν εις την διάσωσίν των την οποίαν ανέλαβεν ο Ιάπων κυβερνήτης κ. Λού και αξιωματικοί του σκάφους.

Παρά τας απαγορευτικές διαταγάς των Κεμαλικών περί επιβίβασεως προσφύγων, ο Ιάπων κυβερνήτης, συγκινηθείς από το θέαμα των σφαζομένων

υπάρξεων, απέστειλεν ατμακάτους δι'ὧν παρέλαβε τα γυναικόπαιδα ἐπὶ τοῦ πλοίου του.

Ενὼ ὁμως εἶχε δοθῇ το σύνθημα το ἀπόπλου, αξιωματικοὶ τοῦ Κεμαλικοῦ Επιτελείου ηξίωσαν τὴν παράδοσιν τῶν ἐπιβιβασθέντων Ἑλλήνων.

Ο κ. Λοῦ ἀντιταχθεὶς ἐντόνωνς ἐδήλωσεν ἐν ἀγανακτήσει ὅτι θεωρεῖ ἀνάξιον ἐαυτόν καὶ νὰ ἀκούσῃ καν ὅ,τιδήποτε προερχόμενον ἀπὸ ἀρχηγούς τοιοῦτου βαρβάρου συρφετοῦ καὶ ὅτι δὲν θὰ παρέδιδεν οὔδε ἓνα πρόσφυγα, διότι οὔτοι ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς Ἰαπωνικῆς σημαίας, τόνισας ὅτι εἶνε ἐτοιμος νὰ προκαλέσῃ τὴν ἐπέμβασιν τῆς ἐν Κων/πόλει Ἰαπωνικῆς Ἀρμοστείας, ἐὰν ἐπεχέιρουν προσβολὴν κατὰ τῆς σημαίας του.

Οἱ Κεμαλικοὶ καταπλαγέντες ἐκ τοῦ ἐντόνου ὕφους, ἀπεχώρησαν καὶ οὕτως ἐσώθησαν 325 Ἕλληνες ἐκ φρικώδους θανάτου.

Σημειωτέον ὅτι τὰ ατυχὴ θύματα μετεφέρθησαν δωρεάν εἰς Πειραιά.

[*Ἀθήναι*, 4 Σεπτεμβρίου 1922, 6.]

ピレウスに新たな難民が到着

数々の心痛む語り

日本人がやってきた

昨朝、日本の汽船「トケイ丸」でスミルナから325名の難民が到着した。彼らは感謝の涙を流しながら、日本人船長ルー氏と船の将校たちが救助活動で見せた気高く、人道的な統率力を語った。

難民の乗船禁止を求めるケマル軍の命令に反して、日本人船長は虐殺の光景に心を痛め、汽艇を出し、自分の船に女性と子供を収容した。船長が出航の汽笛を鳴らすと、ケマル軍兵士たちが、乗船したギリシア人を引き渡すように要求した。

ルー氏は(ケマル軍に)強い調子で反対し、憤りを示しつつ言い放った。そんな要求は考慮に値しないし、野蛮な暴徒の指導者が発した言葉などは聞くに値しない。ひとりとして難民は渡さない。なぜなら難民は日本国旗

の保護の下におかれているのだから。そして、もし日本の国旗を侮辱するならイスタンブールの日本のしかるべき筋に介入してもらう用意があると、強い口調で言った。

ケマル軍は（船長の）断固とした態度に圧倒され、撤退した。こうして恐ろしい死から325名のギリシア人は救われたのだった。

特筆すべきは、不運な犠牲者たちが、ピレウスまで無料で運んでもらえたということである。

〔「アテネ」1922年9月17（4）日6頁〕

⑤

Ο ΙΑΠΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ

Εἶνε πολύ διδακτική ἡ χειρονομία τοῦ ευγενούς κυβερνήτου τοῦ ἐν Σμύρνη ἱαπωνικοῦ σκάφους, ὁ ὁποῖος ἐσωσεν ἐκτοντάδας προσφύγων. Βέβαια κάθε ἄνθρωπος στη θέσι τοῦ θα ἔκαμνε το ἴδιο ἀλλ' ἐσυνηθίσαμεν εἰς τοὺς τελεθταίους αὐτοὺς καιροὺς νὰ βλέπωμεν τέκνα ὅχι τῆς χώρας τοῦ Ανατέλλοντος Ἡλίου, ἀλλὰ ἄλλων πολὺ γειτονικωτέρων νὰ ἀδιαφοροῦν ἢ καὶ νὰ μας σπρώχνουν εἰς τὸν ὀλεθρον. Ὁ Ιάπων δια τῆς πράξεως τοῦ ἐδίδαξεν ἀνθρωπισμόν.

(*Αθηναϊκή*, 4 Σεπτεμβρίου 1922, 3.)

日本人船長

数百名の難民を救ったスマイルナ碇泊中の日本船の高貴なる船長の行動は模範的である。もちろん、彼の立場だったらどんな人も同じことをしたであろう。しかし、我々はここ最近、日出ずる国の人々ではなく、もっと我々の身近にいる人々が我々に無関心を決めこみ、我々を破滅に追いやりそうとしたのに慣れてしまった。日本人船長は、その行動を通して、人道主義の本来の姿を示してくれた。

〔「アテナイキ」1922年9月17（4）日3頁〕

⑥

ΚΑΙ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ;

Διατί όλαι αι διαμαρτυρίαι των Αλυτρώτων και λοιπών Σωματείων και οργανώσεων δια την εξολόθρευσιν των Ελλήνων και όλων των Χριστιανών της Μικρασίας και αι εκκλησίες αυτών απευθύνονται μόνον προς τας τρεις Δυνάμεις και την Αμερικήν, και αγνοείται η ηρωϊκή και μη κατά το όνομα αλλά πράγματι χριστιανή, φιλόανθρωπος Ιαπωνία της οποίας τόσα πλοία έσωσαν εκατοντάδης Ελλήνων και αρμενίων από τας χείρας των δημίων;

Δεν οφείλεται μια λέξις ευγνωμοσύνης προς την Χώραν του Ανατέλλοντος Ηλίου και τα ευγενή τέκνα της;

(Εμπρός, 7 Σεπτεμβρίου 1922, 3.)

そして日本？

小アジアのギリシア人とすべてのキリスト教徒の虐殺に対する、未解放の地域（小アジア？）や他の地域（ギリシア本土？）の様々な協会団体の非難と、彼らの（助けを求める）叫びは（英・仏・伊）三大国とアメリカだけに向けられていたのに、なぜ、英雄的で、名ばかりでなく真のキリスト教徒のように人道的にふるまった日本が無視されているのだろうか。日本の船は、数百人のギリシア人とアルメニア人を殺人鬼の手から救ったというのに。

日出ずる国とその国の心優しい人々への感謝の念は一言では言い尽くせない。

〔「エンブロス」1922年9月20（7）日3頁〕

（2）アメリカで発行された新聞

①

Smyrna's Ravagers Fired on Americans

Athens, Sept. 16. Refugees constantly arriving from Asia [*sic.*] relate new details of the Smyrna tragedy. On Thursday last there were six steamers at Smyrna to transport the refugees, one American, one Japanese, two French and two Italian. The American and Japanese steamers accepted all comers without examining their papers, while the others took only foreign subjects with passports.

(*New York Times*, September 18, 1922, 2.)

スマイルナの暴徒、アメリカ人に発砲

アテネ、9月16日。アジアから続々と到着する難民がスマイルナの悲劇について新たに詳細を物語っている。先の木曜日〔9月14日〕、スマイルナには難民を運ぶために6隻の汽船が碇泊していた。アメリカ船一隻、日本船一隻、フランス船二隻、イタリア船二隻である。アメリカ船と日本船は難民の書類を精査することなく、来た者すべてを受け入れた。一方、他の船はパスポートを持った外国籍の者だけを乗船させた。

〔「ニューヨーク・タイムズ」1922年9月18日2頁〕

②

Smyrna Horror Described by Atlantian

Smyrna – John S. Owens, Jr., Writes of Horror to Parent Here

Doomed Christians Pleaded in Vain to Allied Warships for Succor, He says

Talked with Sufferers.

Declaring that all the nations except the Japanese turned deaf ears to the plea of the mobs of doomed citizens, and describing the conduct of the Japs, Mr. Owens told of witnessing the arrival of a Japanese vessel at Athens.

“As I stood there and looked on,” he wrote, “I just thrilled to the ground. I don’t

know why unless it was because the realization that Japan is at least human a[nd] not barbarian, as we imagine the 'yellow peril.' And when I heard the story I thrilled more.

“There was a Japanese warship in the Smyrna harbor. Contrary [to] the action of every other man-of-war there, this warship took on board every refugee it could possibly find room for. There was also a cargo boat from Nippon there. When it saw this, it dumped a large part of its cargo overboard and took off refugees.

“Americans, British, French, Italians and everybody else told the refugees they could only take their own nationals on board, and it remained for the lowly Japs to prove their mettle. I was proud of them.”

[*The Atlanta Constitution*, October 15, 1922, 1.]

アトランタ出身者が語るスミルナの恐怖

スミルナ — ジョン・S・オーウェンスJr. が当地の両親に恐怖を書き送る
悲運のキリスト教徒の願いは連合国の軍艦に聞き入れられずと彼は言う
難民と話す

日本人をのぞき、すべての国が悲運の〔スミルナの〕群衆の嘆願に耳を貸すことはなかったと証言し、ジャップ（日本人）の行動を語るオーウェンス氏は、日本船のアテネ到着を目撃したと述べた。

彼は（以下のように）書いた。「私はそこに立って見ていた。私はただただ戦慄した。それは、日本は私たちが『黄禍』を想像するような野蛮な存在ではなく、少なくとも人間らしい存在だということを知ったという理由以外にない。そのときの話をきいて、私はさらに戦慄した。」

「スミルナの港に日本の軍艦が停泊していた。港にいた他のすべての軍艦の動きとは反対に、日本の軍艦は可能な限り場所を見つけて難民を乗船させた。ニッポンからの貨物船もそこに停泊していた。その貨物船は日本の軍艦の行動を見ると、貨物の多くを船外に投げ捨て、難民を乗せた。」

「アメリカ人、イギリス人、フランス人、イタリア人など誰もが、自国

民だけを乗船させると難民たちに告げた。結局、卑しいジャップだけが大概を示したのである。あっぱれなふるまいだった。」

〔「アトランタ・コンステイトーション」1922年10月15日1頁〕

③

Tell of Atrocities

“One or two ships came in during the course of the afternoon, but things were more or less the same. I had some man standing near to interpret what they were saying for me, and some of the atrocities which they related were dreadful. But my ship never did come in, so I rushed back to Athens to get a place to rest for night.

“The next morning I was up bright and early. A Japanese ship was unloading its last bunch of refugees. As I stood there and looked on I just thrilled to the ground. I don’t know why, unless it was because the realization that Japan is at least human, and not a barbarian, as we imagine of the yellow peril. And when I heard the story I thrilled more.

“There was a Japanese warship in the harbor. Contrary to the action of every other man-of-war in Smyrna, this warship took on board every refugee it could possibly find room for. There was also a cargo boat from Nippon there. When it saw this it dumped a large part of its cargo overboard and took off all the refugees and carried them to Piraeus. American, British, French, Italian and everybody else told the refugees that they could only take their won nationals on board, and it remains for the lowly Japs to prove their mettle. I was proud of them, because after all east could meet west.

[*The Atlanta Constitution*, October 15, 1922, Eleven A.]

残虐行為を語る

（前出のオーウェンス氏は以下のように語った。）「（ピレウス港には）午後に1隻か2隻の船がやってきたが、事態はほとんど変わらなかった。私の近くにある男がいて、難民が何を話しているのか私に訳してくれた。難民が語った（トルコ人による）残虐行為は実にひどかった。しかし、私の船が入港しなかったので、わたしはその夜泊まる場所を確保するためアテネに急いで戻った。

「翌朝、私は早々と起きた。日本の船が難民の最後の群を船からおろしていた。私はそこに立って見ていた。私はただただ戦慄した。それは、日本は私たちが『黄禍』を想像するような野蛮な存在ではなく、少なくとも人間らしい存在だということを知ったという理由以外にない。そのときの話をきいて、私はさらに戦慄した。

「スミルナの港に日本の軍艦が停泊していた。港にいた他のすべての軍艦の動きとは反対に、日本の軍艦は可能な限り場所を見つけて難民を乗船させた。ニッポンからの貨物船もそこに停泊していた。その貨物船は日本の軍艦の行動を見ると、貨物の多くを船外に投げ捨て、難民を乗せた。

「アメリカ人、イギリス人、フランス人、イタリア人など誰もが、自国民だけを乗船させると難民たちに告げた。結局、卑しいジャップだけが気概を示したのである。あっぱれなふるまいだった。なぜならついに東と西とが出会うことができたのだから。」

〔「アトランタ・コンスティトゥーション」1922年10月15日11A頁〕

④

Japanese at Smyrna

Mrs Anna Harlowe Birge, wife of Prof Birge of the International College at Smyrna, tells of an incident when Smyrna was being burned. The desperate refugees were crowding each other off the wharves, and the harbor was full of

men and women swimming around in the hope of rescue until they drowned. In the harbor at that time was a Japanese freighter, which had just arrived loaded to the decks with a very valuable cargo of silks, laces and china, representing many thousands of dollars.

The Japanese captain, when he realized the situation, did not hesitate. The whole cargo went overboard into the dirty waters of the harbor, and the freighter was loaded with several hundred refugees, who were taken to the Piraeus and landed in safety on Greek shores.

[*The Boston Globe, Sunday Globe Editorial and News Feature Section*, December 3, 1922, 4]

スマイルナの日本人

スマイルナ・インターナショナル・カレッジのバージ教授の妻アンナ・ハーロウ・バージは、スマイルナが焼け落ちた際の出来事を語っている。死に物狂いの難民が押し合い、波止場から互いを突き落とした。港は助けてもらおう望みにすがって泳ぎ回る男や女でいっぱい、やがて彼らは溺れていった。そのとき港には日本の貨物船が停泊していた。船はちょうど到着したばかりで、数千ドルの価値がある絹、レース、陶磁器など高価な積み荷を甲板にまで山積みになっていた。

日本人船長は、その場の状況を見て取ると、躊躇することはなかった。積み荷すべてが港の汚れた水の中に投げ捨てられ、数百人の難民が貨物船に収容された。彼らはピレウス港に連れていかれて、無事ギリシア領に上陸した。

「[ボストン・グローブ] (日曜グローブ論説・ニュース中心編) 1922年12月3日4頁」

(3) イギリスで発行された新聞

①

INCENDIARY BOMBS

Reuter's Agency learns that the following Athens message has been received in Greek quarters in London:

[...] "Refugees state that the French and Italian warships refused to take on board persons failing to produce certificates of nationality, while they say that the English vessels took refugees on board, though they naturally gave the first place to British subjects. All the refugees dwell on the alacrity shown by the American destroyers and other ships, who rendered every possible assistance, while the Relief Committee sent out motor-cars to collect stragglers. The gratitude of the refugees towards America is, therefore, immense. Japanese vessels also picked people up.

[*Daily Telegraph*, September 18, 1922.]⁷

焼夷弾

ロイター通信によると、次のようなアテネからのメッセージがロンドンのギリシア人街に届いたという。

〔中略〕 難民が語るところでは、フランスとイタリアの軍艦は国籍証明書の提示がなければ乗船を拒否したが、イギリス船は難民にも乗船を許したという。もちろん、イギリス国民が優先されはしたけれども。難民のすべてが、アメリカの駆逐艦等が示した機敏な行動について語った。彼らはあらゆる助力を惜しまなかったし、救済委員会は集団からはぐれた人々を集めるため自動車を出したという。したがって、アメリカに対する難民の感謝の念は非常に大きい。日本の数隻の船もまた難民を収容した。

〔「デイリー・テレグラフ」1922年9月18日〕

(4) フランスで発行された新聞

①

Les réfugiés de Smyrne

On mande de Londres:

Un télégramme d'Athènes annonce qu'il y avait jeudi dernier, à Smyrne, six vapeurs, dont un américain, un japonais, deux français, deux italiens pour le transport des réfugiés.

A la suite de l'incendie à Smyrne, il ne reste plus que les quatre [sic] murs des consulats français, anglais et américain.

[*Le Temps*, 19 Septembre 1922, 2.]

スミルナの難民

ロンドンの消息筋によると、アテネからの電信が以下のように伝えている。先の木曜日（9月14日）に6隻の汽船が難民を移送するためスミルナに碇泊していた。アメリカ船一隻、日本船一隻、フランス船2隻、イタリア船2隻である。

スミルナの火災ののち、フランス、イギリス、アメリカ領事館の建物は土台の壁を残すのみだった。

[「ル・タン」1922年9月19日2頁]

(5) 日本で発行された新聞

①

Consul Tells of Suffering in Near East

A Japanese merchantman brought succor to the refugees en route to Greece and gave them the kindest treatment.

[*The Japan Times & Mail*, October 21, 1922, 8.]

(米) 総領事 (ジョージ・ホートン) が近東の苦難について語る

日本の商人が、ギリシアへの途上、難民に救助の手をさしのべ、彼らを手厚く介抱した。

〔「ジャパン・タイムズ・アンド・メイル」1922年10月22日 8 頁〕

(6) オスマン帝国で発行された新聞

1922年9月にオスマン帝国のイスタンブルで発行されたギリシア語の新聞「タヒドロモス」「ネオロゴス」の記事を調査したが、管見の限り日本船についての記事は見あたらなかった⁸。スミルナで当時発行されていた代表的なギリシア語新聞は「アマルシア」である。ギリシアで今日保存され、閲覧できる「アマルシア」は、1922年9月2日(8月20日)の日付のもののみである。

スミルナのオスマン語新聞「シャーク」は、戦争末期の混乱のためか、1922年9月は6日間のみ(9月3日、6日、7日、8日、25日、29日)発行されたようである。これらの日付の新聞史料は入手済みであるが、具体的な記事の検討は今後の作業となる⁹。

2. 在スミルナ米総領事ジョージ・ホートンの報告

前章で紹介した史料〔1-(5)-①〕でも名前があがっていたジョージ・ホートン(1859-1942)は、親ギリシア主義者として知られる人物である。ホートンは、ミシガン大学で古典学を学んだのち、高校の教員や新聞『シカゴ・ヘラルド』の記者などを経験した。その後クリーブランド大統領に認められる機会を得て、大統領からベルリン公使館での勤務を打診されるが、彼自身はギリシアでの仕事に就くことを懇願した。その結果として、1893年にアテネのアメリカ領事に任命された。1909年には、ギリシア人エカテリニ・サコプロスを3人目の妻として娶った。エカテリニの祖父は、ギリシア独立戦争の勝敗を分けたナヴァリノの海戦でフランス軍軍艦の船長を務めた人物だった。彼女の父親は、当時オスマン帝国領だったクレタ

島の高ニヤやスマイルナのギリシア領事を務めた経験があった。ホートンは総領事となってテッサロニキに赴任した。さらに1911年にはスマイルナに異動となった。スマイルナは彼が熱望していた赴任地だった。1917年、アメリカは連合国の一員として第一次世界大戦に参戦し、オスマン帝国と外交関係を絶った。ホートンはこのときまでスマイルナにとどまり、その後スイスのベルンに移る。再び米総領事としてスマイルナに戻ったのは、第一次世界大戦後の1919年、連合国の許可を得てギリシア軍がスマイルナに進駐した時だった。こうしてホートンはのちに「スマイルナの破滅」と呼ばれるようになる一連の出来事——特に1922年9月のトルコ革命政府軍のスマイルナ入城、スマイルナの火災、逃げまどい脱出を試みるギリシア系正教徒難民の姿、火災で崩れゆくスマイルナの街並み——の目撃者となった¹⁰。

ホートン自身は、スマイルナの火災が起こった1922年9月13日に、アメリカの駆逐艦シンプソン号に乗ってスマイルナを脱出し、ギリシアの首都アテネの外港ピレウス港に到着した¹¹。その5日後の9月18日、本国ワシントンの國務長官に宛てて、以下の電信を送っている。

A Japanese boat brought off some refugees, and I have heard threw overboard some of their cargo for the purpose. Passengers on the ship speak in the highest term of the Japanese officers and men.¹²

(試訳)

日本の船が難民を連れ去った。私が耳にしたところでは、救助のために船は積み荷のいくつかを海に捨てたという。乗船者は日本人航海士と船員をほめたたえている。

3. ギリシア人作家ピネロピ・デルタの『回想録』

ピネロピ・デルタ (Πηνελόπη Δέλτα)¹³ (1874-1941年) は、ギリシアにおける児童文学の分野で特に著名な、20世紀初めの愛国的女流作家である。当時ギリシア社会を分断していた言語論争¹⁴では、ディモティキ (民

衆語）支持派として活動したことでも知られる。政治家とのつながりも深い。第一次世界大戦がはじまると、ギリシアは同盟国を支持する王党派と連合国を支持する反王党派（ヴェニゼロス派）に分裂し、一国に二政府が並存する「国家大分裂」に陥った。デルタは政治家ヴェニゼロス（Ελευθερίος Βενιζέλος）を熱狂的に支持し、彼とのつきあいは終生続いた。

1922年の「小アジアの破滅」は、ヴェニゼロスと敵対する政権のもとで起こった出来事である。オスマン帝国から流入する大量のギリシア系難民を前にして、デルタは愛国主義的信条から救援活動に関与することになった。彼女は、父親エンマヌイル・ベナキス（Εμμανουήλ Μπενάκης）¹⁵から得た莫大な資金を小アジア難民の救援のため供出しただけでなく、みずからも難民受け入れの支援にあたった。

以下は、「小アジアの破滅」前後のデルタの『回想録』からの抜粋である。

Κανέναν δε μάζεψαν, ούτε οι Γάλλοι που ζητούσαν χρήματα απ' ανθρώπους που έφευγαν με την ψυχή στο στόμα, ούτε οι Ιταλοί ούτε οι Άγγλοι, που έπαιζαν χορούς οι μουσικές μπάντες τους, την ώρα που καίονταν η Σμύρνη, και σκέπαζαν έτσι, με τη μουσική τους, τις στριγγλιές των σφαζομένων που έφθαναν ως αυτούς και τους ενοχλούσαν.[.....]

Μόνοι οι Γιαπωνέζοι, που είχαν και αυτοί ένα δυο πλοία εκεί μάζεψαν όσους χωρούσαν στα πλοία τους δυστυχημένους, και τους μετέφεραν στη Μυτιλήνη. Σ'ένα από αυτά τα πλοία σώθηκε και ο πρόσφυγας, που μου διηγήθηκε την άνω ιστορία.

Remember, Remember, *Remember* την “ευγένεια” και τον “ανθρωπισμό” των λεγομένων “πολιτισμένων” Αγγλο-γαλλο-ιταλό-δυτικών λαών, που αντιπροσωπεύουν τον ευρωπαϊκό πολιτισμό.¹⁶

（試訳）

フランス人もイタリア人もイギリス人も誰も助けなかった。フランス人は、必死で逃げようとしている人々に船賃を要求したし、イギリス人はと



図1

いえば、スミルナが炎上しているときに、船上で音楽隊によるダンス曲を奏で、彼らにまで届いてくる殺されゆく者たちの耳障りな叫び声を、音楽で覆い隠そうとしていた。〔中略〕

1、2隻の船を持っていた日本人だけが、哀れな者たちを自分たちの船が収容できる限り乗船させた。そして彼らをミティリーニ（レスボス）島まで運んだ。これらの船の一つに助けられた難民が、このように私に語ったのだった。

忘れまい。忘れまい。忘れまい。ヨーロッパ文明を代表する、いわゆる「文明化された」イギリス・フランス・イタリアといった西の人々の「礼儀正しさ」と「人道主義」とは、いったいどういうものなのかを。

4. イタリア語でのメモが記載されたスミルナで撮られた写真

日本船の救出活動をめぐって、1枚の写真が残されている。第一次世界大戦中のオスマン帝国によるアルメニア人迫害、虐殺に関するウェブサイト上でその写真は閲覧できる（【図1】¹⁷⁾）。筆者は、このウェブサイト



【図2】1922年のスミルナ²⁰

の管理者に写真のオリジナルについて問い合わせを行ったが、今日に至るまで回答を得ていない。

写真の左右の余白には、イタリア語で書かれたメモ書きが添えられている。

イタリア語のメモ書きは以下の通りである。

左：スミルナ1922年9月8日

右：ギリシア軍撤退時の日本の汽船によるギリシア人とアルメニア人の救助

この写真は、岸壁から撮影されたものではない。日本国旗を掲げた船の横に停泊した船から撮影したものと推測される¹⁸。スミルナの地理に詳し

いエーゲ大学の政治学者ハラランボス・ツアルデニデイスは、海岸沿いの建物から判断して、当時通常使われていた港より数百メートル北側に停泊していると指摘する【図2】。さらに、水面に映る船の陰から考えて、午後3時から4時に撮影されたものではないかと言う¹⁹。

5. 難民を救済した日本船

(1) 戦艦と商船

以上提示した新聞記事、米総領事の電報、回想録、写真では、日本船がスマルナの港でギリシア系住民を救出したことを伝えている。トルコ軍がスマルナに入城する前の脱出を伝える「スクリップ」紙と写真を除き、日本船による救助活動は、町が火に包まれるなかでの脱出であったことを伝えている。

前出の「アトランタ・コンスティトゥーション」紙の記事〔1-(2)-②、1-(2)-③〕には、アトランタ出身のアメリカ人がアテネに到着した難民から聞いた話として、当時日本の軍艦がスマルナに碇泊していて、難民を救助したと記されている。その真偽を確かめるために、『海軍省公文備考』のなかの『艦船行動簿』を確認した。しかしながら、当該時期（1922年9月）にスマルナに軍艦が存在した記録はない²¹。軍艦は当時スマルナの港には居なかったと考えるのが妥当であると思われる。

「アトランタ・コンスティトゥーション」紙も含め、すべての新聞記事に共通するのは、日本の商船による救助活動への言及である。ギリシア発行の新聞には船名も記されている。これまでの調査で確認できた範囲で、ギリシア系住民の日本船による救助活動を報じた最も早い例である、ギリシアの「スクリップ」紙の1922年9月9日（8月27日）、〔1-(1)-①〕の記事は、船名を「トケイ丸（Τόκειϋ-Μαρού）」と記している。次に、「シメア」紙の1922年9月16日（3日）〔1-(1)-②〕の記事は、日本船を「タケイ丸（Τάκει-Μάρου）」と記している。一方、翌9月17日（4日）には、「アテネ」紙と「エンブロス」紙が「トケイ丸（Τόκειϋ-Μάρου）」によるギリシア系難民の救助活動を伝えている〔1-(1)-③、1-(1)-④〕。

「トケイ丸」から「タケイ丸」、そして再び「トケイ丸 (Tókei-Márou)」へ船名が変化しているのが分かるが、これは語頭のTa「タ」とTo「ト」母音の誤記、あるいは聞き違いによる表記ミスであると考えられよう。そう判断する理由としては、当時の船名録で確認できる限りにおいて、当時実在し、かつ極東から地中海まで航海することが可能であった船舶は、大連東和汽船が所有する「東慶丸」であった点²²、「シメア」紙も、9月18日(5日)〔後出6-(2)-②〕には、船名を「トケイ丸 (TOKEI MARU)」と変更している点が挙げられる。

以下では、ギリシア系難民を救済した日本船は「東慶丸」であると仮定し、調査の結果をまとめる。

(2) 大連東和汽船株式会社

東慶丸の船主は大連東和汽船株式会社である。この会社の沿革は、昭和2年7月に発行された『海運興國史「附録」』(海事彙報社)に、次のように記されている。

現社長菊地吉藏氏は明治七年九月山形縣西村山郡大谷村に生れ若くして志を海外の開拓事業に立て芝罘に至り松茂洋行に入り、忽ち營業主任に擧げられた、後幾何もなく松茂洋行を辭し獨立して北支那開拓の素志を成さん爲め東和公司を創立し、本據を牛莊、營口に構へ大連青島に支店を置き南滿洲及山東省に跨つて大いに活躍した、即ち天津鹽專賣所の輸送全部を引受け一口にて年二十萬噸の輸送を爲し、其他汽船部、鹽販賣部、綿糸布の輸入、豆粕製油の輸出、棧橋業等を經營し、事業は益々發展し邦人の爲め大いに氣を吐いた、尙石炭部を設け大正四、五年の交には年額六、七百萬圓の賣買高を擧ぐるに至り益々社業發展を見るに至つたので遂に其汽船部を分離して大正五年六月資本金壹百拾萬圓を以て神戸に東和汽船株式會社を大連市山縣通に大連東和株式會社を創立し所有汽船の運航は總て神戸同社に於て之を行ふことゝなつた、尙大正六年春新に菊地鑽

100

業會社を創立し其社長となり、海運信託及日本海上保險の取締役に就任し又日本船主同盟會理事に推薦された、而して現在に於て東和汽船の社長の外敦賀電燈、戸田商事、日本綿布の取締役であり又神戸海上火災保險、朝日海上火災保險の監査役をも兼ねて居る²³

一七五
(182)

た²⁴。日本の内地では、1911年に、新関税定率法が施行された。当時大連は、輸入に税金をかけない関東州に属していた。この地域を監督する関東都督府は、1911年12月30日に関東州船籍令²⁵を公布して、1912年1月1日から施行した。これにともない、船舶課税、輸入税賦課を避けようと、船籍を関東州の大連か旅順に移す日本内地の船舶会社が続々とあらわれた²⁶。さらに第一次世界大戦時の好況から一転、終戦後の不況に陥った内地の船舶会社が、その活路を関東州に見出したということも背景にある²⁷。1921年に満州にあった海運企業34社のうち、15社が便宜置籍船会社であると考えられる²⁸。1920年代半ばには、その数は20社を上回った²⁹。上記の沿革に見るように、大連東和汽船所有の船は船籍こそ大連に置かれていても、実際の運航は神戸でコントロールされていたと考えられる。東慶丸もそのような船のひとつだった。

1921年に発行された『日本汽船件名録』に記されている東慶丸の登録内容は、【図3】のとおりである。同様の内容が、1923年発行の『日本汽船件名録』にも記されていることから、この船が1922年の段階で現存したことは確かである³⁰。

6. 東慶丸の運航航路

東慶丸の運航航路と港への出入港の日付については、世界最古の海上保険会社であるロイズ発行の日刊紙「ロイズ・リスト」と手書きの「ロイズ・インデックス」、そして上述のギリシア語新聞の記事等から、情報が得られる。

(1) ロイズの史料

(a) ロイズ・リスト

1922年9月の「ロイズ・リスト」には、9月18日と9月28日に東慶丸の記録が掲載されている。

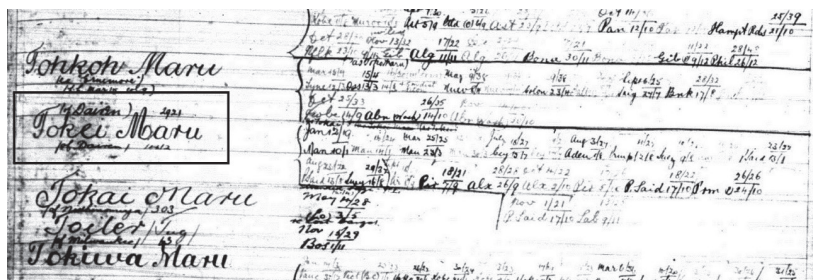
【図4】9月18日の記録が示しているのは、以下のとおりである。

Benisaf	PIRÆUS	ARR	British
sis	Sept 7		Den of
Gibraltar	Hermes (salvage str)	Salonica	Holstein
Leghorn	Token Maru	Smyrna	for B
Leghorn	Sept 8		Kamo I
Tunis	Maronian	Malta	for L
Barcelona	Castilian	Malta	Sardinia
anden	Marechal Foch	Constantinople	for A
Batavia	Dalmatia	Salonica	Stentor
Brisbane	Maid of Samos	Kalamata	Clan R
Leghorn	prev Sept 15		Mentor
Marina	Versailles		Morvad
New York	Worsley Hall		San Pau
Barry	Sept 15		Sebara
ARR	Winona	SLD	City of
Calcutta	PIRÆUS	Sept 8	Yokoh
Glasgow	Maronian	Salonica	Kawi
ARR	Islandia	Norway	Natica
Genoa	Gallipoli	Patras	Silvanu
Cagliari	Token Maru	Smyrna	Teneriff
	Nicolaos Athanassulis		Tredinn
	Maid of Samos		War Bl
	Constantinople		
SLD	Hermes (salvage str)	Patras	
Tunis	VOLO	SLD	
penhagen	Sept 12		
Hamburg	Vital	Salonica	

【図4】「ロイズ・リスト」1922年9月18日、8頁

23)	Argonauta	Port Said	
	ALEXANDRIA	ARR	
	Sept 26		
LD	Vesta	Amsterdam	
	Token Maru		
	Sept 27		
LD	Booral	Sydney	
	ALEXANDRIA	SLD	
	Sept 15		
lon	Abbazia	Trieste	

【図5】「ロイズ・リスト」1922年9月28日、13頁



【図6】「ロイズ・インデックス」1922年の東慶丸の運航経路

9月7日 東慶丸がスミルナからピレウスに到着 (ARR)

9月8日 東慶丸がピレウスからスミルナに出航 (SLD)

【図5】9月28日の記録が示しているのは以下のとおりである。

9月26日 東慶丸が（出航地欠落）アレクサンドリアに到着 (ARR)

(b) ロイズ・インデックス

日刊紙「ロイズ・リスト」は、手書きで書かれた「ロイズ・インデックス」の記録をもとに、編集者が任意に選択した船舶の運行状況を掲載していたようである。したがって、「ロイズ・インデックス」には、より詳細な東慶丸の運航状況が記録されている。今日、「ロイズ・インデックス」は、ロンドンのギルドホール図書館にマイクロフィルムのかたちで残されている。しかしながら、記録した際のインクの濃淡のため判読不可能な箇所が多い上、独特の表記法のため、記録の数字が何を意味しているのか不明なところも多々ある。完全な解読は今後の課題である。

【図6】の「ロイズ・インデックス」の記録から現在までのところ読み取れる情報は以下のとおりである。

8月1日 アデン

8月9日 スエズ

8月13日 ポート・サイド

8月16日 スミルナ

9月7日 ピレウス

9月26日 アレクサンドリア

10月5日 ピレウス

10月17日 ポート・サイド

(2) ギリシア語新聞の記載

ギリシア発行の新聞には、難民をスマイルナから運んだあとの「東慶丸」の運航動向について、複数の新聞に記載がある。その内容はほぼ同じである。

①

Το Ιαπωνικόν Ατμόπλιον ΤΟΚΕΪ ΜΑΡU

χωρηστικότητατος 4000 τόνων αναχωρήσει την προσεχή Πέμπτην 4 μ.μ. εκ Πειραιώς δι' Αλεξάνδρειαν μέσω Χανίων και Ηρακλείου δεχόμενον εμπορεύματα και επιβάτας δια τους άνω λιμένας.

Πληροφορίαι κατά τω Πρακτορείω Ι. Δ. Αλευρά και Υιών, οδός Ομήρου αριθ. 20, τηλ. 302. Και παρά τω κ. Κ.Γ. Αθανασούλα πλατεία Καραϊσκάκη. Τηλ. 4.66.

[*Εστία*, 4 Σεπτεμβρίου 1922, 2, *Ελεύθερος Τύπος*, 4 Σεπτεμβρίου 1922, 2.]

日本の汽船「トケイマル」

4000トンの（日本の汽船「トケイマル」が）ピレウスから金曜日〔9月21日〕に出発して、（クレタ島の）ハニャとイラクリオンを経由し、これらの港で商品と乗客を乗せた後、アレクサンドリアに向かう。ホメロス通り20番地、電話番号302のI. Δ. アレヴラスと息子たち代理店からの情報。カリスカキス広場、電話番号466のK. Γ. アサナスラから情報入手可能。

「エスティア」1922年9月17(4)日2頁、「エレフセロスティポス」1922年9月17(4)日2頁³¹

②

**ΤΟ ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ΤΟΚΕΙ ΜΑΡΥ χωρητικότητος 4,000
τόνων**

Αναχωρήσει την προσεχή Πέμπτην 4 μ.μ. εκ Πειραιώς δι' Αλεξανδρειαν μέσω Χανίων και Ηρακλείου, δεχόμενον εμπορεύματα και επιβάτος δια τους λιμένας τούτους.

Πληροφορία παρα τῶ Πρακτορείῳ Ι. Δ. Αλευρά καὶ υἱὸν οδοῦ Ομήρου 20 τηλ.
302 καθὼς καὶ παρὰ τῶ Κ. Γ. Αθανασούλα πλατεία Καραϊσκάκη τηλεφ. 4-66.
[Σημεία, 7 Σεπτεμβρίου 1922, 2]

4000トンの日本の汽船「トケイマル」

次の金曜日〔9月21日〕の午後4時に、ピレウスから〔クレタ島の〕アレクサンドリアに向けて出航する。途中、ハニャとイラクリオンを経由して、それらの港で乗客と商品に乗せる。

ホメロス通り20番地、電話番号302のI.Δ.アレヴラスと息子たち代理店からの情報、かつカライスカキス広場、電話番号466のK.Γ.アサナスーラから情報入手可能〔「シメア」1922年9月20(7)日2頁〕。

③

Το Ιαπωνικόν ατμόπλοιον

«ΤΟΚΕΡΙΑΡΟΥ» τόνων 3500 αναχωρεί εντεύθεν το προσεχές Σάββατον 10ην
τρέγοντος πρωΐαν κατ' ευθείαν δια ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ και ΠΟΡΤ ΣΑΪΤ.

Δεχόμενον επιβάτας και εμπορεύματα.

◎辰馬商會船	白鳳丸 九月十三日頃北米ターペー發内地へ 慶津丸 九月二十日浦潮發内地へ 安宅丸 九月二十三日大連發大板橋へ
◎日滿汽船株式會社船	建久丸 九月十四日熱田着目下内地沿濰州アイキ間
◎野口商會船	泰平丸 四月二十日ロリ因の島に繋船中
◎河内合資會社船	太陽丸 九月十五日因の島發若松より南洋へ
◎小野商會船	天祐丸 九月十二日清水發アンガサへ
◎大正汽船株式會社船	高國丸 神戸港外小野濱沖に繋留中
◎大華汽船株式會社船	洋仁丸 八月二十一日孟買發日本へ
◎大連東和汽船株式會社船	東和丸 沿濰州、熱田間、九月四日小樽發沿濰州へ 東慶丸 アアン、スミルナ間、八月十八日スミルナ着
◎長福汽船株式會社船	

【図7】大連在籍船動靜調

Πληροφορίες εις το Πρακτορείον

ΙΩΑΝ. Γ. ΑΔΑΜΗ.

[*H íδη*, 8 Σεπτεμβρίου 1922, 4, 10 Σεπτεμβρίου 1922, 4.]

日本の汽船

3500トンの「トケリアル」はここ（クレタ島のイラクリオン）から9月23（10）日の朝出航し、アレクサンドリアとポート・サイドに直接向かう。

乗客と商品を受け入れる。

イオアニス・Γ・アダミス代理店の情報

[「イディ」1922年9月21日（8）日4頁、9月23（10）日4頁]

（3）雑誌『海友』

永	福	千	東	一	平	佐	福	悠	二	東	天	神	銀	福
代	岡	早	長	崎	野	賀	海	紀	大	慶	海	瑞	山	浦
四、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇
五月	四月	六月	六月	六月	六月	六月	六月	六月	六月	五月	五月	五月	五月	五月
年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年
内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内
三、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇
佐	隆	支	山	山	山	山	山	山	山	山	山	山	山	山
藤	軍	那	浦	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎
國	省	人	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎	崎

【図8】 備船成約月別記録（十一年中主要成約）

*上から、「船名」「重量」「受渡」「期間」「備船料」「備船主」を示す。

三	東	東	悠	關	天	御	幸	海	紅	福	相	代	永	金	廿	福
龍	慶	順	紀	野	海	月	成	寶	海	海	島	志	代	城	四	大
丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸	丸
二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇	二、〇〇〇
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年
内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内
近	近	近	近	近	近	近	近	近	近	近	近	近	近	近	近	近
海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海
四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇
政	政	政	政	政	政	政	政	政	政	政	政	政	政	政	政	政
記	記	記	記	記	記	記	記	記	記	記	記	記	記	記	記	記
公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公
司	司	司	司	司	司	司	司	司	司	司	司	司	司	司	司	司

【図9】 市況一定期備船

*上から「船名」「重量噸數」「引渡期」「期間」「航路」「備船料」「備船者」を示す。

日本語で記された東慶丸の運航動向については、雑誌『海友』の記録がこれまで見つかった唯一のものである。『海友』は、大連海務協會が大連で発行していた、海運業に携わる者を対象にした月刊誌である。大正11年（1922年）9月号（第148号）の「大連在籍船動靜調」の記事（【図7】）に、以下の記録がある³²。

◎大連東和汽船株式会社船

東慶丸 アデン、スマイルナ間、八月十八日スマイルナ着

7. 傭船としての東慶丸

『海事年鑑』（【図8】³³）および『海運月報』（【図9】³⁴）によると、1922年5月から東慶丸は傭船として貸し出されていた。借主（傭船主）は、『海運年鑑』の記録では、「支那人」とある。『海運月報』は、「外商」、つまり外国人商人である。この点は、次節で船長の問題を考える際に重要となってくる。

なお、傭船契約期間が記録されるのが一般的のようであるが、東慶丸については、両史料からは、5月から貸し出されたということのみしか分らない。『海事年鑑』では「期間」の項目に「地中海航海」と記されている。『海運月報』では、「期間」の項目に「香港返船」とあり、「航路」として「地中海往復」と記されている。

8. 船長名の問題

上記のギリシア発行の新聞記事によると、一旦乗船したギリシア系難民を、トルコ革命軍がトルコ側に引き渡すように迫ったのに対し、日本人船長は一人たりと引き渡さない断固たる態度を示して、難民を守ったと記されている。この船長とはいったい何者なのか。

先にあげたギリシア発行の「シメア」紙1922年9月16（3）日〔1-（1）-②〕の記事に登場する、東慶丸側の人物は、「日本人船長」と「ルー兄弟商会の人たち」である。この場合、「ルー」という音から推測されるのは、

「魯」「盧」「蘆」といった中国人の姓である。前述の史料が示すように、東慶丸が「支那人」に傭船されていたとするなら、この「ルー兄弟商会」が傭船主と考えられる。

一方、「アテネ」紙1922年9月17（4）日〔1-(1)-④〕では、日本人船長の名前が「ルー」となっていて、ここには「ルー兄弟商会の人たち」のような、他の人物についての言及がない。しかしながら、「ルー」という音は日本人の姓として考えづらい。

この問題はどのように考えるべきなのだろうか。〔1-(1)-②〕と〔1-(1)-④〕は発行日が1日違いである。この1日の間に「伝言ゲーム」よろしく情報がゆがめられ、「日本人船長」と「ルー兄弟商会の人たち」が一緒くたにされてしまった可能性もあろう。一方で、④の記事の情報を正しいと考えるなら、「日本人船長」として伝えられる人物は、実際は中国人船長だった可能性も浮上する。

この点を明らかにする手掛かりを与えてくれるのが、劉素芬による1930年代の日本の在華置籍船の研究である。劉によると、1930年代において、「中国籍や満州国籍の船舶の船長はすべて日本人で、上海置籍の英国船神光号とギリシャ船Erato号でさえ日本人船長を雇っていた」³⁵という。この時代には、日本政府による船舶職員養成の政策が実を結び、日本人船長が近代東アジア海域の海運業を独占する一方、中国の近代海運業の発展は著しく遅れていたという³⁶。私たちが扱う時代は、これより10年ほど遡る。このことを考慮すると、極東から地中海までの運航を任された中国人船長が存在した可能性は、かなり低いのではないと思われる。

この推測を補強するのが、大連で発行されていた海運関連雑誌『海友』（1922年1月）の袴田可坪による論考「支那船員の同盟罷業に就て——吾人に教えられる、二三の事項、支那労働者使用上の対策如何」である。袴田は、労働問題（ストライキの実施）には無縁と思われていた中国人船員や埠頭の荷役が、中国人船員の賃金引上げ要求を掲げた香港のストライキの影響を受け、今後同様の動きを見せる可能性がある、と、大連の日本の海運業者に注意を喚起している。この論考から理解されるのは、1922年の段階

14 Mouvements du port Arrivages						
DATES	NAVIRES	NATIONALITÉS	TONNAGES	CAPITAINES	PROVENANCES	CHARGEMENT
27 fév.	Tjisondari	Vap. hollandais	5019	Scholten	Hongkong	M. D.
—	Belleisle	Vap. français	2027	Volks	Haiphong	Id.
—	Tokai Maru	Vap. japonais	1412	Nonito	Canton	S. L.
—	Hanyang	Vap. chinois	1307	Hope	Hongkong	M. D.
—	Newchwang	Id.	1301	Isbister	Id.	Id.
—	Ichang	Id.	1228	Sharrer	Id.	S. L.
28 —	Pheumpeah	Id.	1005	Hall	Id.	M. D.
1 ^{er} mars	Haiphong	Vap. français	354	Delvallée	Id.	Id.
—	Prominent	Vap. portugais	1377	Jensen	Id.	Id.
—	Bassano	Vap. français	115	Berlin	de la mer	Pêche
2 —	Désirade	Id.	0006	Lenormand	France	M. D.

【図10】 到着船舶の記録

で大連船籍の日本船は中国人を船員として雇ってはいたが、それはあくまで下級船員としての雇用であるという点である³⁷。

なお、第二次世界大戦後の日本の外航海運政策では、日本船に配される船長と機関長は、長らく日本国籍を持つ者に限られていた。というのも、日本船の船長／機関長になるためには、日本の海技免状を取得する必要がある、この免状の取得者は事実上日本人に限られていたためである³⁸。日本の海技免状を取得するためには、通常、日本の商船大学や高専商船など然るべき学校を卒業し、実習を経験する必要がある。その後、乗船経験やトレーニングを積んで等級を上げ、最終的に「船長」なり「機関長」なりになる。外国人船長、機関長を日本船に配する制度が整ったのは、2007年6月の国土交通省の通達以後のことである³⁹。

大正8年（1919年5月）に、東慶丸は第二敬神丸と衝突事故を起こしている。關東廳海員懲戒委員会による手書きの報告書『汽船東慶丸・全第二敬神丸衝突事件』は、現在東京海洋大学越中島図書館に所蔵されている。その報告書には事故当時の船長の名前が「正木金次」と記載されている⁴⁰。

一方、フランス国立図書館に所蔵されているサイゴン（現ホーチミン・シティ）の商工会議所の会報に、1923年2月にサイゴンに到着した船舶の記録が記されている。その中に東慶丸の船長の名前がある（【図10】⁴¹）。記録によると、東慶丸は2月27日に広東からサイゴンに到着した。船長名はNonitoとある。この一覧には、他にも日本船の2名の船長名が記載されている。OnchiとOlkuboである。「恩地」と「大久保」であろうか。ただし

Nonitoは日本人名として正しく表記されなかったのではないかと推測される。

9. 今日に伝わる日本船による救助活動の語り

(1) ギリシア系アメリカ人ダン・ゲオルガカスの語り

ニューヨーク在住のギリシア系アメリカ人ダン・ゲオルガカスは、母と伯父が1922年9月に日本船で助けられたと、幼い頃母から聞いたと言う。母が11歳、伯父が12歳のときの出来事である。その時の状況を彼の母から聞いたとして、2016年にギリシアの新聞『エスノス』に以下のように語っている。

Η μητέρα μου ήταν τόσο αδύναμη που φοβόταν ότι δεν θα μπορούσε να κρατηθεί και θα έπεφτε στη θάλασσα. Όμως μεγαλύτεροι Έλληνες την έσπρωξαν μέχρι να φτάσει στην κορυφή της ανεμόσκαλας όπου ένας ναυτικός περίμενε να την παραλάβει με ασφάλεια. Όταν ανέβηκε στο κατάστρωμα τη σήκωσε στους ώμους του και την έβαλε μπροστά σε μια τεράστια κατσαρόλα με ζεστό φαγητό. Της πρόσφερε ένα μικρό μπολ και της έδειξε με χειρονομίες ότι μπορούσε να φάει με τα χέρια. Καθώς την προέτρεπε να φάει, η μητέρα μου συνειδητοποίησε για πρώτη φορά ότι ο άνθρωπος αυτός είχε σχιστά μάτια και ότι το δέρμα του ήταν διαφορετικό από το δικό της. Αμέσως φαντάστηκε τον σωτήρα της ως ένα από τα πλάσματα για τα οποία είχε ακούσει στα παραμύθια. Το ευγενικό του χαμόγελο της επιβεβαίωσε ότι ανήκε στους καλούς. Κοιτώντας τριγύρω της ένιωσε ότι βρισκόταν σε ένα καράβι γεμάτο με μαγικά πλάσματα, μια εντύπωση που ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο όταν ξαφνικά είδε τον αδελφό της να στέκεται δίπλα της.⁴²

(試訳)

母はとても弱かったので、我慢することができず海に落ちてしまうのではないかと怖れていた。でも、年長のギリシア人たちが、〔船から垂れ下がっ

た] ロープの一番上の先端まで押し上げてくれた。そこにはひとりの船員が待っていて、慎重に母を受けとめてくれた。甲板にあがると、船員は自分の肩に母を乗せ、暖かい食べ物が入った大きな鍋の前で母をおろした。船員は母にお椀をひとつ持ってきて、手で食べてもいいと身振りで教えてくれた。食べるよう急かされた時、母ははじめて、この人物の目が切れ長で、皮膚が自分の皮膚の色とは違っていることに気がついた。母は、自分を助けてくれたこの人は、物語で聞いたことのある生き物なのではないかと考えた。船員の優しい笑顔を見て、母はよい人だと確信した。周りを見渡すと、その船は魔法が使える生き物たちで一杯なことに母は気づいた。この印象がさらに深まったのは、母の隣に突如として自分の兄が立っているのを見た時だったという。

(2) ヤニス・イトスの語り

テッサロニキ在住のヤニス・イトスは、祖父が日本船に助けられたという。2019年の毎日新聞の取材記事は以下のとおりである。

ヤニス・イトスさん(70)は「祖父から日本人に助けられたと繰り返し聞いた」と明かす。33歳だった祖父は料理人として出稼ぎ中にスマイルナの大火に遭遇、着の身着のまま港に逃げ救助された。乗組員らが船上で箸と茶わんを使って米を食べていたのが珍しく、印象的だったと話していたという。

アテネ近郊のピレウス港まで運ばれ、多くの人が身分証がなく上陸を許可されなかった際、船長が当局に「なぜ同じ言葉を話す同胞を受け入れないのか」と掛け合ってくれたと祖父は言っていた。「この素晴らしい話が歴史に残らないのはさみしい」。イトスさんは生きている限り証言を続け、後世に伝えていくと語った⁴³。

(3) 小説『ミドルセックス』の中の語り

2002年に発表された、ギリシア系アメリカ人作家ジェフリー・ユーージェ

ニデスのピュリッツァー賞受賞作『ミドルセックス』の中にも、日本船による救助活動のエピソードが語られている。この小説は、小アジア出身のギリシア系アメリカ人を祖母父に持つ主人公の物語である。真珠湾攻撃によって太平洋戦争が始まったとき、多くのアメリカ人は日本を非難した。しかし、1922年9月にスミルナで日本船に助けられた経験を持つ祖母デズデモーナは、決して日本のことを悪く言わなかった。

Despite my grandmother's corrective lenses, the world remained out of focus. Desdemona didn't understand what the fighting was all about. At Smyrna the Japanese had been the only country to send ships to rescue refugees. My grandmother maintained a lifelong sense of gratitude. When people brought up the sneak attack on Pearl Harbor, she said, "Don't tell me about an island in the middle of the ocean. This country isn't big enough they have to have all the islands, too?"⁴⁴

デズデモーナはレンズで視力を矯正したが、世界は依然として焦点が合わないままだった。戦いが何をめぐってのものなのか、デズデモーナは理解できなかった。スミルナでは、難民救済の船を送ってきた唯一の国が日本だった。デズデモーナは終生、感謝の念を忘れなかった。人々が真珠湾奇襲を持ちだすと、デズデモーナはこういった。「海の中の島国の話なんかしないでくれ。あの国はあんまり大きくないから、島という島をみんなもらわなきゃならないんじゃないの？」⁴⁵

おわりに

1912年のバルカン戦争から第一次世界大戦、そしてギリシア・トルコ戦争まで10年に及んだ戦禍と、最終的なギリシアの敗北のなかで、100万人を超えるギリシア系正教徒住民が小アジアの故郷を追われて難民となった。この人道的危機を目の当たりにした連合国とギリシア、そしてムスタファ・ケマルのアンカラ政府が下した判断は、1923年1月のギリシア・ト

ルコ住民交換協定として具体化した。第一次世界大戦後の民族自決の原則に基づき、小アジアのギリシア系正教徒住民は、足を踏み入れたことのない「母国」ギリシアに、強制的に移動させられることとなった。それと引き換えに、オスマン帝国期からギリシアの地に住んでいたイスラーム教徒住民のトルコへの強制移住が実施された。これは、世界史上初となる強制移住である。この政策は、1920年に設立された国際連盟に実施を託された。北極探検で知られる探検家であり、ロシア革命で発生した難民の救済・援助活動ですでに実績をあげていたノルウェー人フリチョフ・ナンセンが、国際連盟の初代難民高等弁務官としてこの任務にあたった⁴⁶。

日本も連合国の一員として、この住民交換実施の決定に関与している。1922年10月半ばに、在イスタンブールのイギリス、フランス、イタリア、日本の代表は、公式にナンセンを招き、講和条約⁴⁷の交渉とは別に、二国間の住民交換に関し、ギリシア政府とトルコ政府が合意できるようあらゆる手段を行使するよう促している⁴⁸。「スミルナの破滅」からわずか一か月後のことである。住民交換協定が締結され、交換が実行に移されたあとに噴出した法解釈をめぐる様々な問題について、駐仏大使と国際連盟理事会日本代表を兼ねた石井菊次郎が助言することも度々であった⁴⁹。

スミルナにおける日本船によるギリシア系正教徒難民の救助活動が歴史的事実として実証されるためには、今後明らかにしなければならない点、史料上の問題点がまだいくつか残されている。

第一に、日本船によるギリシア系難民の救助活動について、日本語で書かれた同時代の史料がまったく発見できていない点である。欧米の新聞には、日本船によるギリシア系難民の救助活動に関する記事が残されているものの、日本では、英字新聞一紙をのぞいて全く記事が見当たらない。当時の日本が、地理的に遠く離れた小アジアの戦争に全く興味を持っていなかったためという説明は当てはまらないように思われる。というのは、ギリシア・トルコ戦争の経過、およびスミルナでのトルコ人によるキリスト教徒虐殺、そして難民救済のための「救恤費」を日本からナンセン宛に送るといった記事が、この時期の日本語の新聞に頻繁に掲載されているから

である⁵⁰。それにもかかわらず、日本船による救助活動に言及する日本語の新聞はこれまでのところ見つかっていない。当時大連で発行していた日本語新聞についても同様である。外交史料館所蔵の外務省史料、大連の商工会議所史料、海難事故に関連する史料、海事図書館や東京大学をはじめとする大学図書館所蔵の商業・海運業関連雑誌など幅広く調査したが、日本船による救助活動に言及している史料は発見できなかった。この史料の不在は何を意味するのだろうか。

可能性として考えられるのは、この日本船が武器を運搬していたということである。ギリシア・トルコ戦争では、日本は中立の立場にあった⁵¹。しかし、実際はアンカラ政府軍に与して、商船を使って隠密のうちに武器を供与していたのではないかと⁵²。その商船が難民を救助したため、表だった記事にはならなかったという推測である⁵³。

第二に、欧米で発行された記事の内容をそのまま鵜呑みにしてよいかという問題がある。難民救助時の描写には、明らかに現実的ではない記述が含まれている。長く船長の経験を持つ日本船長協会会長葛西弘樹氏が非現実的であるとして指摘くださったのは、「アトランタ・コンスティトゥション」1922年10月15日の記事〔1-(2)-③〕の「貨物の多くを船外に投げ捨てて、難民を乗せた。」という部分、そして「ボストン・グローブ」1922年12月3日の記事〔1-(2)-④〕の「船はちょうど到着したばかりで、数千ドルの価値がある絹、レース、陶磁器など高価な積み荷を甲板にまで山積みになっていた。／日本人船長は、その場の状況を見て取ると、躊躇することはなかった。積み荷すべてが港の汚れた水の中に投げ捨てられ、数百人の難民が貨物船に収容された。」という部分である。荷主から預かった荷物を捨てるという行為そのものにも違和感がある。それより奇異に思われるのは、スミルナの埠頭に滞留している大勢の難民を目にして、日本船の船長が船倉に置かれていたであろう荷物を即座に捨てて、空いたスペースに彼らを乗船させたという点である。葛西氏によると、船倉に置かれていた荷物をおろすには相当の時間と労力が必要であり、短時間でできる作業ではない。一刻を争う脱出中の出来事とは考えがたいというのである。

この点を考慮すると、この記事がどこまで実際の出来事を描写したものなのか疑わしくなる。

同様のことは、船長が発したとされる言葉からも言える。ギリシアで発行された「シメア」紙1922年9月16（3）日〔1-(1)-②〕は、「もし日本の国旗を攻撃することがあれば、（日本の）政府が介入してくれるようアテネの大使館に電報を送る用意はできている」という船長の言葉を伝えている。しかし、この時点で、日本の大使館はアテネにはおかれていない⁵⁴。国際航路の船長であるならば、このことを知らないはずはない（もちろん、アンカラ政府軍への脅迫の手段としてこのように言った可能性も皆無とは言えないが）。一方、この報道から1日後に発行された別のギリシアの「アテネ」紙1922年9月17（4）日〔1-(1)-④〕では、船長の言葉として「もし日本の国旗を侮辱するなら、イスタンブルの日本のしかるべき筋に介入してもらう用意があると強い口調で言った。」と記されている。この時、イスタンブルに日本の全権代表の内田定槌がいたことは確かである。日本の大使館がアテネには存在しないことを知った記者が、記事の内容に真実味を持たせるため、推測で記事を書き換えた可能性が浮上する。

第三に、新聞報道が正しいと仮定した場合、日本船による救助活動は一度ではなく二度にわたって行われたことになり、今まで広く知られていた日本船による難民救助の語りとは異なってくるという点である。本稿でみたように、ほとんどの新聞記事は、トルコ革命政府軍がスマルナに入城して数日後、トルコ人による放火で街が火の海に包まれる中、ギリシア系正教徒が港に逃げ、日本船によって救助されたと報じている。しかし、ギリシア発行の「スクリップ」紙1922年9月9日（8月27日）〔1-(1)-①〕は、火災前にスマルナから難民を乗船させギリシアに送り届けたことを伝えている。他の記事に比べて、この報道は非常に短く、扱いも小さい。しかし、この記事と本稿で紹介したイタリア語のメモが付された写真を合わせ考えると、記事の信憑性が増す。写真に記された日付は9月8日である。9月8日にスマルナ港を出航して翌9日にギリシアのピレウス港に到着するこ

とは十分可能である。8月末にギリシアの敗北は決定的となり、スミルナにトルコ革命政府軍が入城するのは時間の問題と見られていた。トルコ人がスミルナに到着した時、自分たちに加えられるであろう仕打ちに恐怖をおぼえたギリシア人もすくなくなかった。このような状況下、9月8日のギリシアの行政運営の終了とギリシア軍の撤退と時を同じくして、スミルナから脱出を試みたギリシア人がいたとしても不思議ではない。写真の中の情景は、難民の脱出にしては秩序立っていて、人々が危機的な混乱状況にあるようには見受けられない。これは、トルコ軍入城一日前の「嵐の前の静けさ」を映し出しているようにも思われる。この時、数日後にこのスミルナの町が火災により灰燼に帰すと誰が想像しただろうか。この時の難民の脱出が、欧米の新聞で大きく報道されなかったのは、火災の中からの大量脱出という劇的な場面ではなかったことが一因だったのかもしれない。

ロイズ・リストの運行航路の史料からも、東慶丸が2回スミルナで難民を救助した可能性が浮上する。確かに、ロイズ・リストの日付と、前述の「スクリップ」紙及び写真の日付にはずれがある。ただし、ロイズ・リストの船舶の出入港の日付の記載間違いが当時頻繁におこっていたことを考慮すると、次のような推測もできよう。9月7日にスミルナからピレウスに到着したのが1回目。このとき、すでにスミルナにギリシア系正教徒難民が続々と集まってきて、脱出を望んでいることを東慶丸の船長は知ったであろう。次の運航予定（9月末にアレクサンドリアに到着）を考慮したとき、もう一度スミルナに向かい救助にあたることができると判断したかもしれない。ロイズ・リストが示すように翌8日にまたスミルナに向かい、今度は火に包まれたスミルナから逃れようとする難民の状況に遭遇することになったのではないか。このときは最初から救助活動を目的としていて、荷物はなく船倉は最初から空だったとしたら、即座に難民を乗船させることができたであろう。

第四に、史料によって日本船が難民を送り届けた港が異なる点である。ギリシアの新聞はすべてピレウスと報道しているが、ピネロピ・デルタが

当時難民から聞いたのはミティリーニ（レスボス）島だった。さらに、今日の難民の子孫の語りには、テッサロニキという地名が登場する。ここからは、難民を救助した日本船が一隻ではなく複数あったのではないかという推測も成り立つ。

以上のように、現時点の史料の状況からは、日本船による救助活動の詳細については推測の域を出ず、さまざまな可能性が考えられる。史料の信憑性を厳しく問うなら、この出来事は、危機にあった難民の記憶が生み出した架空の作り話である可能性も捨てきれない。いずれにしても、この出来事を歴史的事実であると実証するためには、日本側の史料の発掘が最も重要であり、不可欠であると考えられる。

今後も史料収集を継続し、最終的には1922年9月のスマイルナ港で何が起こっていたかを詳らかにしたい。日本船によるギリシア系正教徒難民の救助という「スマイルナの破滅」に至る1コマを明らかにすることは、世界史上初の強制的住民交換の全貌を解明するにあたって、不可欠の作業となることは論を俟たない。

¹ メガリ・アイデアの詳細は以下を参照。“Great Idea,” in Graham Speake ed. *Encyclopedia of Greece and the Hellenic Tradition*, vol.1 (London & Chicago: Fitzroy Dearborn Publishers, 2000), 688-690.

² ギリシアは、条約締結の前年1919年5月15日にイギリスの後押しで、スマイルナにすでに軍を上陸してその周辺地域を占領していた。永田雄三『西アジア史』[世界各国史9]（山川出版社、2002年）374.

³ 永田雄三『西アジア史』[世界各国史9]（山川出版社、2002年）376-379.

⁴ Richard Clogg, *A Concise History of Greece* (New York: Cambridge, 2013) 94.

⁵ Nanako Murata-Sawayanagi, “The Memory in a Crisis: A Japanese Ship Helping Out Greek Refugees on the Quay of Smyrna in 1922,” *Mediterranean World*, 13(2017): 135-146.

⁶ 当時ギリシアは、ユリウス暦を使用していた。ユリウス暦では、他の欧米諸国、日本が用いていたグレゴリウス暦より20世紀は13日分日付が遅くなる。本稿では、ギリシアで発行された新聞については、()内にユリウス暦の日付を加えるが、それ以外は、原則としてグレゴリウス暦で表記する。

⁷ “Incendiary Bombs” in Lysimachos Oeconomos, *The Martyrdom of Smyrna and Eastern Christendom: A File of Overwhelming Evidence, Denouncing the Misdeeds of the Turks in Asia Minor and Showing Their Responsibility for the Horrors of Smyrna* (London, 1922), 131-

132. なお、本書は、1923年9月の関東大震災によって焼失した東京帝国大学図書館の復興を目的として、ギリシアから寄贈された図書群の一冊である。
- ⁸ これら二紙は、イスタンブールのアタチュルク図書館（İBB Atatürk Kitaplığı）に所蔵されている。
- ⁹ APIKAM (Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi)に所蔵。
- ¹⁰ George Horton, *The Blight of Asia*, 2nd ed. (London; Sterndale Classics, 2008), vi.
- ¹¹ Horton, *The Blight of Asia*, 96-100.
- ¹² Documentary Evidence (767.68/450) *Stavros Stavridis Special to The National Herald* からの引用 (http://www.greece.org/main/index.php?option=com_content&view=article&id=59&Itemid=500 最終閲覧 2019年10月11日)
- ¹³ デルタはアレクサンドリアで生まれ、1906-13年はフランクフルトに居住し、その後、ギリシア（アテネ）に移った。その間、国外のギリシア人知識人の知己を得た。「Δέλτα, Πηνελόπη», *Εκπαιδευτική Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια* (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών, 1990), том. 3, 255-256.
- ¹⁴ 言語論争については、拙著『物語 近現代ギリシャの歴史』（2012年、中央公論新社）110-141を参照。
- ¹⁵ アレクサンドリアで綿花を扱う大商人。のちにギリシアに移住し、1914年にはアテネの市長に選出された。1922年の難民救済のみならず、ギリシア国家のための様々な慈善事業に私財を投じたことで知られる。ピネロピ・デルタは彼の三女にあたる。「Μπενάκης, Εμμανουήλ», *Εκπαιδευτική Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια* (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών, 1990), том. 6, 371-372.
- ¹⁶ Π.Σ. Δέλτα, *Αρχείο της Π.Σ. Δέλτα Α' Ελευθερίου Κ. Βενιζέλος—Ημερολόγιο – Αναμνήσεις, Μαρτυρίες – Αλληλογραφία* (Αθήνα, 1979), 134.
- ¹⁷ <http://www.geocities.ws/kegham.geo/smyrna.html>（最終閲覧2019年10月17日）
- ¹⁸ 一般社団法人日本船長協会会長葛西弘樹氏のご指摘による。（2019年8月23日）
- ¹⁹ 筆者との面会時のご指摘による。（2019年9月16日）
- ²⁰ *Daily Telegraph*, September 16th, 1922 from Oeconomus, *The Martyrdom of Smyrna and Eastern Christendom*, 6に加筆
- ²¹ JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C10100089900（第476画像目から）海軍省公文備考一艦船行動簿大正11年9月分（1）
- ²² Murata-Sawayanagi, “The Memory in a Crisis,” 144-145; 『日本汽船件名録』（日本汽船件名録発行所、第8版1921年、第9版1923年）に、『タケイ丸』（およびそれに類する名称の船舶）の登録はない。
- ²³ 畝川鎮夫『海運興國史「附録」』（海事彙報社、1932年）、266.
- ²⁴ 1922年の会社の住所は「大連市山縣通五十六號地」である。『海友』第140号（大正11年1月）、表紙ノ二。
- ²⁵ この船籍令によって関東州に本店を置く株式会社の場合は、役員の3分の2以上が「日本臣民」の所有がある場合は、日本船舶とすることが定められた。関東州船籍令については、溝淵孝雄編『関東州史法令集』（大阪屋書店、大正9年）144-152を参照。
- ²⁶ 鈴木邦夫編著『満州企業史研究』（日本経済評論社、2007年）346-348.

²⁷ 同上書348.

²⁸ 同上書347 [図表II-1-9] .

²⁹ 同上書349 [図表II-1-10] .

³⁰ 筆者は、2018年10月12日付『日本経済新聞』（朝刊）36面の文化欄に、「難民の危機を救った日本船」というタイトルで、この出来事について簡単にまとめた論考を掲載していただいた。翌13日、この記事を目にした大連東和汽船株式会社の創設者菊地吉蔵氏御令孫より連絡をいただいた。10月16日には、直接お会いしてお話をうかがう機会を得た。御令孫によると、第二次世界大戦の終戦まで大連東和汽船は存在したが、その後会社をたたみ、従業員は神戸に移ったという。敗戦の混乱の中、会社に関連する資料の多くを日本に持ち帰ることができなかったと、祖父や父から聞かされているとのことだった。さらに1995年の阪神淡路大震災によって、手元に残されていた資料のほとんどが、今は失われてしまったという。1922年9月の東慶丸による難民救済に関する資料がないかどうか、あらためて探していただいたが、今のところ見つかっていない。

³¹ この文面と全く同じものが「エスティア」紙1922年9月19（6）日3頁、9月20（7）日3頁に掲載されている。

³² 『海友』第148号（大連海務協會、大正十一年九月號）、59.

³³ 『海事年鑑』（海事彙報社、大正十二年）201.

³⁴ 『海運月報』（海運月報社）（大正十二年五月號）11.

³⁵ 劉素芬（箱田恵子訳）「1930年代における日本の在華置籍船」『東洋史研究』（2008）（1）：21.

³⁶ 同上論文21-22.

³⁷ 袴田可坪「支那船員の同盟罷業に就て——吾人に教えられる、二三の事項、支那労働者使用上の対策如何」『海友』第141號（大正十一年貳月號）1-4.

³⁸ https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2006/text/nenpo2006_1_5.htm [日本船主協会 jsanet.or.jpの活動報告]（「資料1-5-1-1」）

³⁹ <https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kaiji/hyuman/02/image/06.pdf>（「参考資料2 船員に関する諸制度の現状」）、海運問題研究会・船員問題委員会『外国海技受有者に対する承認に関する調査報告書』（（財）日本海事センター、2009年）53.

⁴⁰ 關東廳海員懲戒委員会『汽船東慶丸・全第二敬神丸衝突事件』（作成地不明、1919年）267枚目

⁴¹ *Bulletin de Chambre de la Commerce de Saigon* (Quinzaine du 28 Février au 13 Mars 1923), 14.

⁴² «*Η μητέρα μου ένιωσε ότι βρισκόταν σε ένα καράβι με μαγικά πλάσματα*», *Έθνος*, 1 Ιανουαρίου 2016, 27.

⁴³ 「伝説の船長を語り継ぐ『スマルナの大火』で難民800人助けた日本船 ギリシャで映画化の動き」『毎日新聞』（東京夕刊）2019年5月16日、1面。

⁴⁴ Jeffrey Eugenides, *Middlesex* (New York: Picador, 2002), 171.

⁴⁵ ジェフリー・ユージェニデス『ミドルセックス』（早川書房、2004年）、234.

⁴⁶ ナンセンの具体的な活動については以下を参照。John F. L. Ross, "Fridtjof Nansen and

the Aegean Population,” *Scandinavian Journal of History* 40:2 (2015), 133-158.

⁴⁷ 第一次大戦終了後の1920年、勝利した連合国は敗戦国のオスマン帝国とセーヴル条約を締結した。しかしながら、ギリシア・トルコ戦争の結果、セーヴル条約は破棄され、1923年7月24日トルコと連合国の間で新たな講和条約としてローザンヌ条約が結ばれた。住民交換協定は、このローザンヌ条約締結の手続きと並行して進められた。日本はローザンヌ条約の調印国でもある。

⁴⁸ Stephen P. Ladas, *The Exchange of Minorities: Bulgaria, Greece and Turkey* (New York: New York, 1932), 337.

⁴⁹ Ladas, *The Exchange of Minorities*, 405.

⁵⁰ 例えば以下のような記事がある。「希臘對土再戦か」『讀賣新聞』1922年8月1日、「君府は占領する一希臘から聯合國に答ふ」『讀賣新聞』1922年8月6日、「スミルナに接近一捷ちに乘じた土耳其軍」『讀賣新聞』1922年9月10日、「スミルナ飢饉一米驅逐艦急行」1922年9月15日、「スミルナ大虐殺」『讀賣新聞』1922年9月17日、「近東避難民の救恤費をナ博士へー日本から一萬圓寄託」『東京朝日新聞』（夕刊）1922年12月21日、2.

⁵¹ 「四〇 三月六日 内田外務大臣ヨリ在米国幣原大使宛（電報）日本ノ土耳其問題ニ対シ執ルベキ態度ニ関シ在英珍田大使へ回訓ノ件」外務省『日本外交文書 大正九年』第三冊上巻、53.

⁵² コペンハーゲンの畑領事から内田外務大臣への1922年9月21日付の書簡には、スウェーデン人記者によるオランダの外務大臣へのインタビュー記事で、トルコ軍の弾薬のなかに日本政府の印（Marque de état japonais）がつけられているのを見てオランダ人外務大臣が驚いたとの内容が含まれている。「大正11年9月21日（畑良太郎公使から内田康哉外務大臣宛て）」『巴里平和會議 近東問題』第三卷（大正11年9月）、0102-0103. なお、1921年から土耳其駐劄全權大使を務めた内田定槌は、1923年に帰国した際、東京の八重洲町中央亭で催された社団法人国際聯盟協会（会長洪沢栄一）の歓迎招待会で講演した（10月20日、演題「土耳其滞在中の所感」）。その内容には、ギリシア・トルコ戦争も含まれ、トルコ人によるギリシア人、アルメニア人の虐殺にも言及している。しかし、彼は一貫して親トルコの立場であり、虐殺については、これまでギリシア人もアルメニア人も虐殺をおこなってきたことをあげ、トルコ人による虐殺だけが大きく取り上げられることに不満を呈している。トルコ人に対する彼の印象は、「其多くは性質温良恭謙讓で支那唐宋時代の君主も斯くあらんかと思はれ、英国流の所謂紳士たる特質を備へて居つて、如此人格の人々が鬻りに虐殺を行ふとは何としても思われぬ」というものである。ここからも、日本政府のトルコ寄りの姿勢を看取できる。また、ギリシアとトルコの住民交換については、「多年來同一に雜居して互に軋轢して、近東の平和を害した一原因が除かれた」と概ね肯定的に評価している。洪沢青淵記念財団竜門社編纂『洪沢栄一傳記資料』第36卷（洪沢栄一伝記資料刊行会、昭和36年）505、507.

⁵³ 日本海事史学会会員北澤法隆氏のご指摘による。

⁵⁴ ギリシアと日本は、1899年の修好通商航海条約によって国交が結ばれた。在外公館が置かれたのは大正15年（1924年）4月のことで、全權公使として最初に派遣されたのは奥山清治である。ただし、大正11年（1922年）9月16日付の信任状で、在イタリア

大使館諸井六郎参事官が、代理公使としてアテネに着任している。外務省の史料で確認できた限りでは、11月6日以降は、難民到着後の状況や「スマイルナの破滅」直後におこった軍事クーデタ、戦犯を裁く軍事裁判と処刑を伝える文書が、アテネ発で諸井代理公使から内田康哉外務大臣に多数報告されている。JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B03050962200（第149画像目から）&B03050962300（第158画像目から）、各国内政関係雑纂希國ノ部（外務省外交史料館）