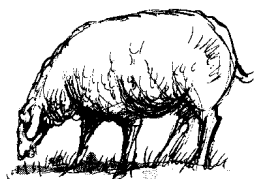


夢はつばさによせて

文—泉・ブラーシュ 絵—相沢るつ子





NDC913

ブラーシュ，泉

夢はつばさにのせて

泉・ブラーシュ作 相沢るつ子絵

国土社 1990

159 P 22cm (現代の文学・31)

^{ゆめ}
夢はつばさにのせて 〈現代の文学・31〉

1990年6月5日 初版1刷発行

著 者 泉・ブラーシュ

発行者 鈴木正明

発行所 株式会社 国 土 社

〒112 東京都文京区目白台1-17-6

☎ 03(943)3721(営業) (943)8054(編集)

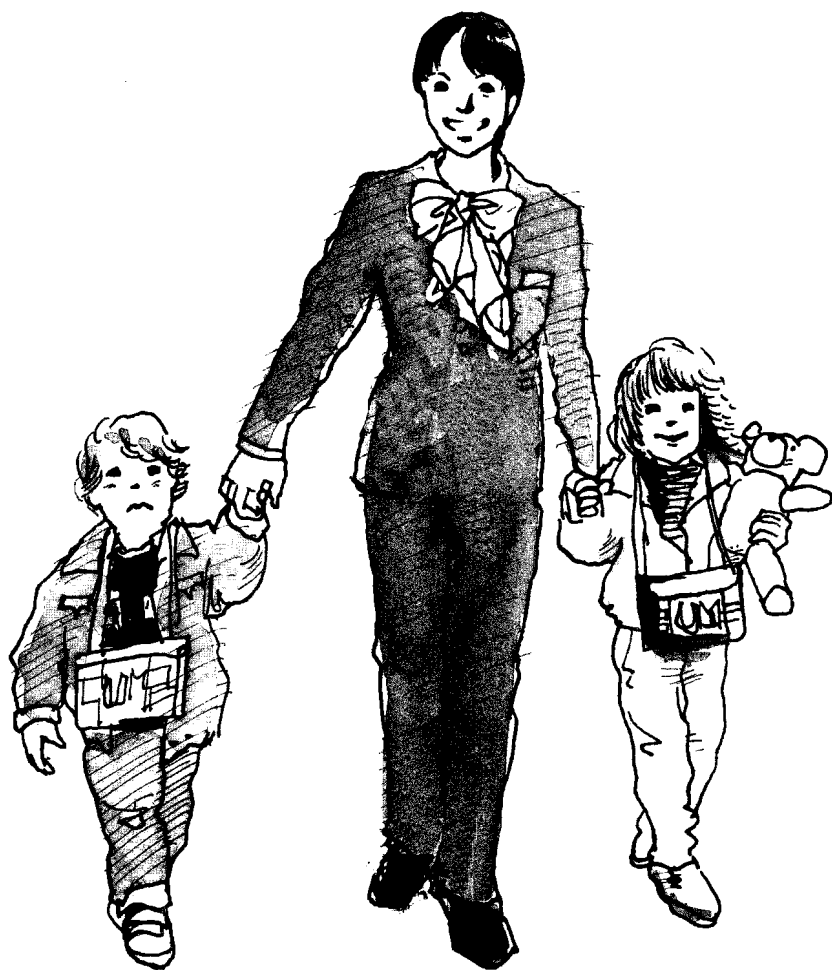
印刷所 株式会社 厚 徳 社

©泉・ブラーシュ／相沢るつ子

ISBN4-337-20531-4 C8391

夢はつばさにのせて

文—泉・ブラーシュ 絵—相沢るつ子



国土社

もくじ

はじめに 5

一章 スチュワーデスの職場 7

国籍不問 こくせき ふもん 67 通勤はジェット機で 9

スケジュール 14 遠い国の出来事 で き こと 16

心のささえ 21 世代をこえて 28

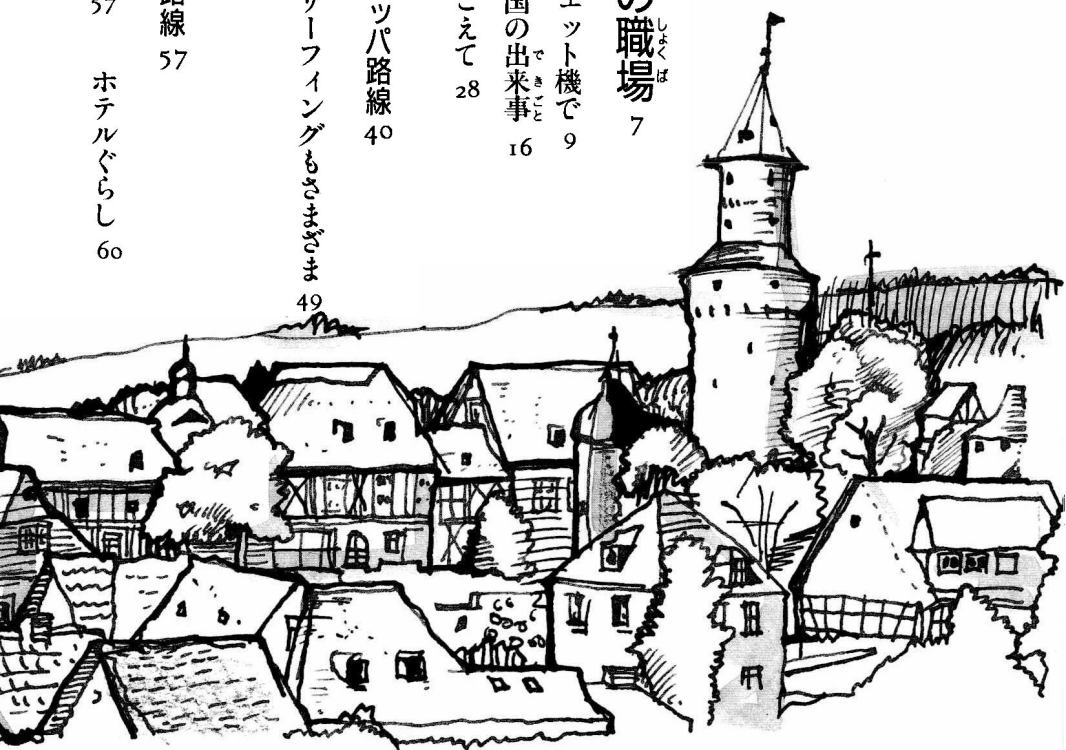
二章 フライト——ヨーロッパ路線 40

冬のヨーロッパ 40 ブリーフィングもささげま 49

フライト大好き す 52

三章 フライト——極東路線 57

レイオーバーのからくり 57 ホテルぐらし 60





四章 フライト——北米路線 71

一個のリングも高くつく 71 さまざまな乗客たち 75

スチュワーデスの生きがい 85

五章 フライト——中近東路線 90

アラブの男たち 90 ことばとくらし 97

スタンバイのつらさ 107 トルコ人労働者 113

六章 ドイツにくらして 120

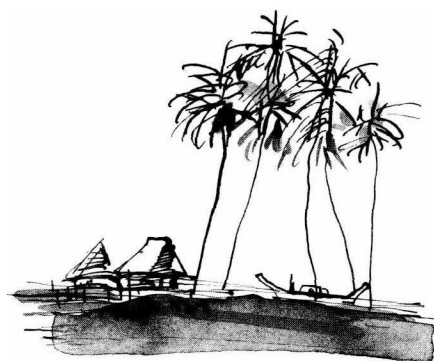
保証^{ほしょう}つきの休日 120 ガータおばさん 127

親子^{こども}の絆^{きずな} 132 国際結婚^{こくさいけっこん} 136 田舎^{いなか}ぐらし 141

ドイツ休暇^{きゅうか}事情^{じじょう} 147 自然^{しぜん}にかこまれて 153

あとがき 158





いずみ
●泉・ブラーシュ

1949年，山形県に生まれる。まもなく東京に移る。お茶の水女子大付属で小・中・高と学ぶ。青山学院短大英文科卒業。1970年ルフトハンザ航空会社入社，スチュワーデスとして東京ベース勤務後，74年，ドイツベースに転属。78年フランクフルトにて結婚。夫婦ともに機上の生活をつづけている。ドイツ在住。

あいざわ こ
●相沢るつ子

1947年，東京に生まれる。東京芸術大学美術学部美術学科卒業。「とっかえてよ」で，第2回神戸新聞赤とんぼ絵本賞受賞。絵本「ゴロタン」シリーズや「ラブ Love ペンション物語」シリーズ，「ラーメンー丁パパー丁」などのさし絵で活躍中。神奈川県在住。

装丁＝遠藤 勁

はじめに

スチュワードスになったばかりの、二十一歳の時のことでした。

ヨーロッパに向け、インドのニューデリーを真夜中に発つて数時間。ふとはいった操縦室のなかは目の前の満月の光で、照明灯にてらされたお城のような明るさです。広い窓からながめると、雪をかぶったイランの山々は、やはり月の光に照らされて白く輝いています。ジェットエンジンの騒音にもかかわらず、地上の夜の静寂が、視覚からつたわってくるようでした。

「月の下の星はヴィーナスかしら」

「そう。これから夜が明けるから、ヴィーナスがだんだん赤くなってゆく。見ていてごらん」

三人の子どもを持つ、温和な機長がこたえます。

高度一万メートル、一千キロメートル近い時速で、最新の近代技術をそなえてとぶジェット旅客機。夜空を猛スピードでとんでいるなかで、たくさんの人間が、食べたり眠った

り、こうして星をながめていたりします。さまざまな計器のならぶ操縦室^{そうじゆう}から見る、赤く染まってゆく空は、はじめて読む詩のようでした。

あれから二十年。海外旅行者がふえてゆくとともに、航空会社と旅客機もマンモス化し、スチュワーデスという職業もまた、うつりかわってきました。

その二十年のあいだ、夕陽^{ゆうひ}を背^せにとびたつては朝陽^{あさひ}のなかに降^おりたつ、何百もの夜を、わたしは空の上ですごしてきたことになりました。わたしにとって夕陽は、いつも明日につづく光でした。そしてその明日は、時間や国境を越えた生活のせいで、いつも新しい、未知の明日でもありました。

明日を追いかけるとぶスチュワーデスの生活を、わたしのヨーロッパ暮^ぐらしに織りまぜてご紹介^{しょうかい}しましょう。

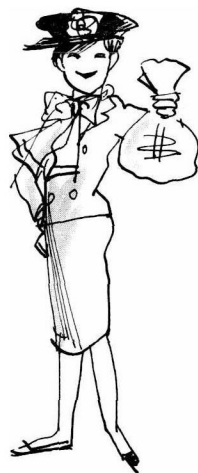
一章 スチュワーデスの職場^{しよくば}

国籍不問^{こくせきふもん}

わたしは西ドイツの航空会社で、パーサーとしてはたらいしています。パーサーとは、客室乗務員であるスチュワーデスと、スチュワードの長として乗務している者のことです。

このよび名は、客船の乗組員^{のりぐみ}の長が、乗組員の給金をいれたパース（財布^{さいふ}）を持っているところからきています。人々が、船ではなく飛行機で旅行をするようになった現代、この名が旅客機にも受けつがれました。

この会社には、約八千人のクルーがはたらいています。クルーとは、飛行機の乗務員をさす万国共通のよび名です。客室にいるパーサー、スチュワーデス、スチュワードをキャビンクルーと呼び、操縦室^{そうじゆうしやう}にいる機長、副操縦士^{ふくそうじゆうし}、エンジニアからなるコックピットクルーと区別をすることもあります。



八千人のクルーのうち、ドイツ人ではない「外国人」が約四分の一を占めています。比較的^{かく}多いのは、オーストリア人やオランダ人など、西ヨーロッパの出身者ですが、カナダ人やブラジル人、トルコ人からバルバドス人まで、現在ではなんと、約三十カ国の国籍^{こくせき}を持ったクルーが入りまじって、乗務をしているのです。

わたしがおもに乗務しているのは、ヨーロッパ内をとぶボーイング737機です。約百人乗りの小型旅客機ですから、クルーの数も、キャビンが四人、コックピットが二人、合計六人だけで、このなかにドイツ人がひとりもない、ということもあります。機長はオランダ人、副パイロットがイギリス人で、パーサーのわたしが日本人。三人のスチュワードスはアメリカ人とスウェーデン人、そして日本人がまたひとり、というぐあいです。以前、ぐうぜんに、日本人の同僚^{どうりょう}といっしょに乗務したことがありました。麦畑のまんなかの、小さなリンツ空港（オーストリア）から搭乗^{とうじよう}した日本の団体旅行客は、日本人のわたしのあいさつを、きみような面持ち^{おももち}でうけているようでしたが、二人目の日本人スチュワードスがスタスタとあらわれたときには、

「ええっ！ アンタも日本人！」

と、おもわずそっくりかえっておどろいたものです。

なぜ、こうもさまざまな国籍こくせきを持つ人間が集まっているのかというと、クルーとしてはたらくのには、労働許可ろうどうきょかがいらないせいもあります。どこの国でも、外国人が労働許可を得るのはたやすいことではありません。ドイツでも、ヨーロッパ共同体ぞうたいに属ぞくしていない国の者にとつては同様です。

けれどもクルーとしてはたらく場合だけは、ドイツの会社から給料をもらい、ドイツで所得税をはらうにもかかわらず、「職場が国境を越えた空の上である」というふしぎな理由から、労働許可がいらないのです。

居住許可きよじゅきょの方は、クルーとして採用さいようされれば自動的にとることができます。といっても、クルーのなかには、ドイツに住んでいない人もたくさんいます。

ドイツ人でもなく、ドイツに住んでもいない人が、ドイツの会社ではたらく——こんなことがありますのも、クルーの職場が、空をとぶ旅客機だからなのです。

通勤はジェット機で

航空会社には、かならずベース（基地）とよばれる中心地があります。世界じゅうのク

ルールは、自分が属するベースを飛びたつて、またそこへもどつてくることになっていて、これを一回の「フライト」とよんでいます。

わたしの場合は、西ドイツのフランクフルトがベースで、ここがすべてのフライトの始発、終着地点になります。だからといって、フランクフルトに住まなくてはいけな、という規則があるわけではありません。ですからドイツ国内のハンブルグ、ミュンヘン、デュッセルドルフなどには多くのスチュワーデスが住んでおり、国外でも、アムステルダム、パリ、チューリッヒ、ギリシアの小さな島など、居住地はさまざまです。

みな、フライト当日に飛行機でフランクフルトにやってくるか、前夜は空港のホテルに泊まるなどして、フライトがおわるとまた、飛行機で家へ帰るわけで、ジェット機で通勤しているということになります。

会社側としてはもちろん、遠方に住むことを奨励はしていません。せんだつても、ボストンに住んでいたスチュワーデスが、疲労困憊の体であらわれたためにフライトからはずされ、けつきよく、任意退職という形でやめさせられたときいています。

それでも、夫の仕事のつごうでとか、両親や友だちがそこに住んでいるからとか、単にその場所が気に入っているからとか、さまざまな理由で、シャトラー（居住地からジェツ

ト機で通う人たち」の数はふえるばかりです。

ハンブルグやミュンヘンのように、便数の多い都市へシャトルするのは、電車で通勤するのとはほとんどかわりません。ところが、一日に一便しかないようなところに住んでいる場合は、夜通しはたらいだ後、なん時間も空港で待ち時間をすごさねばなりません。フランクフルト郊外の、タウナスに住んでいるわたしがひとねむりして目をさましたころ、その人はまだ、飛行機に乗っていたりすることになります。

おまけに、スチュワーデスの利用できる割引航空券は、あくまでも空席待ちの、予約できない切符です。満席ならつぎの便を待つほかなく、旅行者の多い夏や、霧や雪で遅延や欠航の多くなる冬と、シャトラーにとっては一年じゅう神経のやすまるときがありません。たとえば、同僚のモニカはスペインのイビサ島に住んでいるのですが、ここへは一日に一便しか直通便がありません。満席のときには、スイスのチューリヒからスペインの航空会社の飛行機に乗りかえ、ほとんどまる一日かけて通っています。

そのモニカに、先日ベース内のトイレでばったり会いました。

「あらモニカ！ どちらへ？ それともどこから？」

フライトの始発地でもあり終着地でもあるベースでの、きまりことばのようなスチュワ

ーデス同士のあいさつですが、

「どちらへ？」の方を、「どこから？」の前におくのが鉄則てつそくです。これはきかれた相手が、「あたしったら、そんなにつかれたヒドイ顔してるのかしら。いま起きてきたばかりなのに。もうあたしもトシなんだわ」

などと絶望ぜつぼうしないように、という思いやりです。

「ニューヨークからよ。北米がつづけて三回。休みは四十八時間しかくれないし、もう二週間もイビサに帰ってないのよ。ね、だれといっしょにとんできたと思う？ マリアンヌよ。おぼえてる？ 去年だっけ、三人でリオに飛んで、彼女の恋人かのじよ こいびとといっしょに食事したじゃない。彼女、ずっとリオにシャトルしてたんだけど、彼かれとはわかれたんですって。それでこんどはどこへシャトルしてると思う？ シドニーよ！ きくだけでも疲つかれるでしょ。でも彼女むちゅうだから、なんかいったってむだよ。ブラジル人のつぎはオーストラリア人てわけ。あ、イビサ行きにおくれちゃう。席があるといいんだけど。じゃ、元気でね。なかなかおなじフライトにならないけど、またいつか！」

みじかい出会いの一瞬しゆんに、たがいの近況きんきやうをかわしあうと、モニカは、きびきびとした足どりで去っていきました。



スケジュール

こうして、さまざまな国籍こくせきを持ち、思い思いの地に住むスチュワーズが空を職場としているのですが、いつ、どこへとび、いつが休みなのかを決めたものが「スケジュール」です。

スチュワーズたちは、世間一般せけん ばんの生活のリズムとは、まったく無関係にはたらいいます。一日に八時間はたらい、土・日は休み、という規則ではなく、乗務時間は、ひと月に平均七〇時間、ベースでの休みは月に最低一〇日間、というぐあいに、まず、大ざっぱな規定にそってスケジュールが作られます。

フライトの期間は、一日だけのものから三週間近くなる路線まで、さまざまなパターンがあります。乗務時間の長さや、時差の多少に応じて計算された休息時間と、フライトを組み合わせて作られた一カ月のスケジュール表が、スチュワーズの生活です。

スケジュールはひと月ごとに新しくつくられます。各自が毎月五日までに、来月のフライト希望をスケジュール課に提出ていしゅつし、月末になると、各自のポストにスケジュールがくば

られます。誕生日に自宅にいたい人は休日を希望し、南アメリカへとびたい人はそのフライトを希望する、というぐあいです。

だれといっしょにとびたいという希望をだす人もいますが、つねにかなえられるわけではなく、乗務年数の多いスチュワーデスから順に、年功序列で希望にそったスケジュールがつくられるのです。

クリスマスやイースターなど、自宅にいたい人が多い時期には、後輩スチュワーデスはほとんど休みがとれませんし、人気の高いアフリカやカリブ海のリゾート地、香港やリオデジャネイロ、といったフライトには「オバン」のスチュワーデスばかりが乗っていたりします。

月末に新しいスケジュールがくばられると、おどろあがつてはしゃぐ人、罰があたりそうなことばでのしる人、青くなつて声もでない人、いろいろな反応で、ポストルームはそうぞうしくなります。

気に入ったスケジュール――はたらくのが楽しい――接客態度の向上、という効果を会社も重要視するようになり、たくさんの人がスケジュール課ではたらいています。コンピューターでスケジュールをつくる航空会社もあるようですが、わたしの会社ではいまのと