

おりえんたる くいん

《主要目》客船、東洋郵船所属、11,004総トン、主機ディーゼル2基、2軸、出力8,500馬力、最高速力18ノット、旅客定員470人、1936年英国ハーランド&ウルフ造船所建造、前名カニンブラ KANIMBLA

第2次大戦中は日本船と砲火を交え、戦後は日本のクルーズ客船となる。



クルーズ時代への布石となった船

一九八九（平成元）年は豪華クルーズ客船「ふじ丸」がデビューした年であり、クルーズ元年といわれた。続いて昨年は「クリスタル・ハーモニー」「につぼん丸」などが誕生、今年の秋には「飛鳥」が竣工し、一昨年来のクルーズ客船の新造ラッシュが一段落する。これらの新鋭客船たちの活躍により、クルーズをエンジョイする日本人が増えつつあるのは、まことに喜ばしいことだ。

こうしたクルーズ客船時代への始動に至るまでには、さまざまな試行錯誤が繰り返されたことはいうまでもない。確かにいえることは、「につぼん丸」（二代目、引退）「新さくら丸」「コーラル・プリンセス」（引退）など、これまでの先輩客船の研修クルーズを中心とした運航努力が、現況のベースとなり布石となったという事実であろう。

このようなクルーズ時代への布石となった先輩客船で、忘れることのできない異色の船がもう一隻いる。東洋郵船のクルーズ客船「おりえんたるくいん」である。

「おりえんたるくいん」の前身は豪州客船「カニンブラ」で、一九六一（昭和三十六）年に東洋郵船がこれを買取り、神戸の川崎重工でイスラム巡礼船に改装したものである。巡礼

シーズンにインドネシアのイスラム教徒をジッダへ運んで大儲けしようというのが、同社のもくろみであった。東洋郵船という会社は、何かと話題の多い横井英樹氏が設立した船会社であり、引揚船で有名な「興安丸」を持ち船としていたこともある。

東洋郵船は初め、彼女をパナマ籍船として運航したが、一九六四（昭和三十九）年に、折からの東京オリンピックと海外渡航自由化を当て込んで同社が購入、再び川崎重工でクルーズ客船に復旧のうえ、日本―豪州間のクルーズに投入した。この年の秋に開催された東京オリンピックでは、豪州、ニュージーランドからの観光客四百人を乗せて東京の晴海に入港しホテルシップとなったが、彼女のクルーズ客船としての船歴のうえで、このときが最も華やかな時期であったといえよう。

豪州最大の客船として誕生

「おりえんたるくいん」は、マッキレイス・マッキーカーン社の豪州沿岸航路客船「カニンブラ」として、一九三六（昭和十一年）年に老舗造船所のハーランド&ウルフ造船所で誕生した。マッキレイス・マッキーカーン社は、スコットランド出身の二人の実業家マッキレイス氏とマッキーカーン氏が一八七五（明治八）年に創業した船会社で、本拠をメルボル

ンに置き、欧豪間の移民・貨物運搬と豪州沿岸の貨客輸送で成功をおさめた。

今世紀の初めに同社は、七千総トンを超える豪州初の客船「カルーラ」をシドニー・フリマントル間に新造投入し、各社が競合する豪州水域における主導権をにぎった。「カルーラ」は、ハーランド&ウルフ造船所で建造された優秀客船であり、二十七年間にわたり無事、沿岸航路サービスをつとめた。

「おりえんたるくいん」の前身「カニンブラ」は、この「カルーラ」の代替船として計画された豪州最大の豪華客船である。と同時に、大戦後のフェリーを除けば豪州沿岸航路客船史上、最後の新造客船でもあった。一九三六年六月にデビューした同船は、夏季はシドニー・フリマントル間、冬季はメルボルン・ケアンズ間に就航し、第二次大戦までの三年間、南太平洋の女王として君臨した。

仮装巡洋艦「報国丸」と交戦

第二次大戦の開戦二カ月後「カニンブラ」は、英国海軍に徴用され仮装巡洋艦に変身した。甲板上には十五・二センチ単装砲六基、七・六センチ連装高角砲一基が並び、南太平洋の女王の麗姿は一転して、ねずみ色塗装の軍服姿に変わった。姿は武骨だが、「カニンブラ」の盛名が最も上がったのは、皮肉なこと

に、この大戦中の軍艦時代であった。

仮装巡洋艦「カニンブラ」は最初是中国方面艦隊に、次いで東インド艦隊に配属され、南西太平洋からインド洋を舞台に、パトリールや船団護衛などで活躍した。一九四一（昭和十六）年のペルシャ湾のバンドルシャブー占領作戦では旗艦をつとめ、翌年秋にはインド洋で、仮装巡洋艦として作戦中の大阪商船の貨客船「報国丸」「愛国丸」と遭遇した連合軍艦船を支援するため、フリマントルを出撃し両船と砲火を交えた。この戦闘で「報国丸」は撃沈されている。

次いで一九四三（昭和十八）年には兵員揚陸艦に改装され、ニュージーニア、レイテ島、リンガエン湾、ブルネイ、バリクパパンなど太平洋の主要な上陸作戦に参加した。戦後も豪州政府による徴用が続き、本来の豪州沿岸航路に復帰したのは一九五〇（昭和二十五）年の暮れのこと。以来、東洋郵船に身売りするまで十一年間、豪州客船隊のフラグシップとして稼働し、豪州の人たちに最も馴染み深い客船となったのである。

大戦中は日本船と戦い、戦後は日本のクルーズ客船となったこの因縁の船は、一九七三（昭和四十八）年に引退し、横須賀で係船の後、台湾で解体された。

山田 廸生