

オーストラリアかけあるき記(1)

三 秋 尚

おことわり

輸入ジャージー牛の護送用務でオーストラリアに渡り、此の国の3、4の都市を巡回し、シドニー港で200頭の牛を積みこんで35年2月に帰国しました。

はやばやと此の旅行の御報告を、本誌を拝借して申し上げなければならぬとは思いつつも、ここ数年来、本誌に先輩各位が流麗な筆をもって此の国を紹介してその紀行文が寄せられておりますので、今更にオーストラリアの事を申上げて、食傷気味の皆さんには御迷惑至極であろうと1人よがりの判断で見送って参りました。

けれども何かしら常時荷物を背おわされた感が拭いきれず、御報告する責任の重圧に耐えかねて駄文を綴ることに決心しました。

題してオーストラリア駆けあるき記という次第です。

なお、特に此の稿をおこすに先だち、渡濠の好機を与えて下さいました本県畜産課の前惣津課長さん、農林省畜産極家畜改良課の占野課長さん、並びに関係の皆さんに心からお礼申し上げます。

船 路

昭和30年大晦日、市井にみなぎる歳末のあわただしさをよそに、神戸港第8突堤には約8,000トンの巨大なロンドン丸(大阪商船)が、数日前から投描し濠州航路の処女航海の船出を無表情に待っていた。

私達一行1,000名は30日の夜を此の船のベッドでおくり、翌31日午後1時20分、時速15.5ノット(28.6キロメートル)の船足をもつ此の船は、その巨体を静かに神戸湾に浮べる。

小雨にけむる母国神戸の視界は、全船体に伝わるエンジンの響につれて次第と遠く彼方に去り、船は暗雲の紀伊水道を一路南下する。

冬の日本列島の近海は風波が高く船の動揺はにわ

かに激しさを加えていくようである。

同日午後3時半頃、左舷はるか彼方に鉛色の紀伊半島の山々をみる。

別離の情に涙してくれるかの如く、此の日母国の山々は小雨にぬれて旅情一入のものがある。

山々が暗雲の地平線に消えゆくその瞬間、神戸港に響き渡ったドラの音が鮮やかに濃くよみがえり、母国への感傷をわきたたさずにはいられなかった。

ともあれ12月31日我が初航海は4,400マイル(約7,000キロメートル)の彼方オーストラリアに向って潮風の洗礼を受けたのである。

さればこそ、此の一時、1人静かに臉を閉じて50日に亘るトリップの安泰を祈念せずにはいられなかった。

逝く年の瀬によせる人々の情は船上の生活者として地上のそれと変ることはない。

大晦日の午後8時、年越のソバが振舞われた。

此の夜怒涛に見舞われ、さしもの優秀船ロンドン丸もピッチングが物すごく、スクリュウの空廻りを2-3回開き、船底が波にたたきつけられる音を耳にする

明けて昭和35年元旦、何時しか船室の入口にオカザリが飾りつけられ、暗雲たれこめる太平洋上に浮ぶ船は異国の訪れを前にして、母国のニホイ、母国の習慣のすべてをさらけ出したような感じをうける。

午前8時、朝食をとるメスルームには、少なくとも私の家庭ではこれほどの料理には縁がなさそうな素晴らしい元日の酒盛りの山が準備されている。

入れ替りに食卓につく航海士や機関士との間に酒がくみかわされえる。朝から始まった初日の宴はリズムカルなエンジンの動きにも似てよどみなく進み、ロンドン丸全体が祝酒の雰囲気に浸り、元日はまさにクライマックスに達したようである。

岡山畜産便り 1960.11.12

飲むほどにコハクの液は人々の脳髓を痺らせ地上のハシゴ酒にも似て船内の階段は行きかよう人々の足音できぜわしい。

神戸港を船出して約 33 時間、元日の午後 9 時船内のスピーカーは時計の針を 15 分早めるように知らせる。今日から 4 日まで此の時点で 15 分ずつ早め都合 1 時間の時差がみられることになる。ほとんど正反対の南半球に位置する此の大陸の都市、シドニー、メルボルン等では丁度 1 時間の差があると聞く。

出航依頼暗雲に閉ざされた大海原の彼方に南硫黄島がみえると二等航海士が告げてくれたのは 1 月 2 日の午前 10 時頃であった。

望遠鏡で凝視するもついに発見されず、晴天であれば水平線の上に見ることが出来たであろうに。

航跡をおってカモメ、アホオドリ、が旅先の幸を希って別れを惜むが如く飛びかよう。

1 月 3 日午前 3 時寝苦しく目覚める、少し汗ばんでいる。再び眠って午前 7 時起床す。

此の朝珍らしく海面に垂れ下がった暗雲と水平線の境に青空をみる。ひる頃までに四界は次第と明るくなる。

昼食後、船に持ちこんだカメラで初めてのカラー写真をとる。空に雲 1 つなく海面は大きなウネリを残すのみである。昨夜までの密雲たれこめた大海の荒波は全く忘れ去ったように拭われ、まさに筆絶の美景である。

前日 22~3 度の気温は此の日 27 度にも上昇し、乗船時の冬衣裳はすっかり影をひそめる。私達のキャビンは右舷側にあり潮風は全く入らず、今日より終日扇風機で涼を取らざるを得ない生活が始まろうとは、神ならぬ身の全く知らざることであった。

木枯しにオーバーの襟を立てて乗船した神戸港で水銀柱は 7 度を示していた。それが 72 時間後母国を去る 1,700 キロメートルの南方洋上では 27 度にも上昇し南国の触手は我が船をとりかこんでいる、

渺々たる大洋に浮ぶ此のロンドン丸の視界に映る、空と海の 2 面にくりひろげられる南洋の容姿の変化

はまさに船旅の醍醐味だろうか。

夕暮れに右舷の西空が夕映え、水平線上にたむろす雲が様々の色を変え、やがて雲は暗紫色に変じてゆき、空は輝きを失って何時とはなく星々がまたたき、何処となくなまめかしい厚ぼったい夜がかぶさってくる。

1 月 3 日午後 5 時 30 分、太陽はその姿を海中に没して一夜の別れを告げる。

冷えきったビールの泡にこの日の感激を包み、夕闇濃き甲板のノギスに身を寄せて夜空をながむれば、右舷に低く淡く輝く三舷の月、無数にちりばめた星空が船と共に足ばやに一路南に動き、故郷を遠く去りゆく感傷を覚ゆ。

ただ船上では海と空しかない。従って此の限りでは極めて単調な旅路でもある。

ときおり訪れ会う南海の孤島はこのうえなく我々船客の眼を慰めてくれる。

アナタハン、サイパン、グアム等マリアナ諸島のうちグアム島が見えると隣室の T さんが教えてくれたのは 1 月 4 日午前 6 時 20 分、朝寝をきめこんでいた時である。

寝苦しいキャビンのベットで、四六時中響きわたるエンジンの音に無関心をきめこんで、小説に読みふけり深夜に至って夢路につくという不規則な船上生活では朝の目覚めは仲々に悪い。

幾度か聞かされたグアム島とは如何なる島かと好奇心にはやってベットを抜け出し、ブリッジの望遠鏡にしがみつく。島は右舷 6-8 マイル (9-13 キロメートル) の正面にある。島の形が屋島に似ているが、これは幾つかの島によって構成されている。島には住宅らしき建物が林立し、又ドーム状の建物もみられる。アンテナ様の鉄塔がいくつか高くそびえ立ち、上空に飛行機が 1 機南方に飛び去り、まさに基地のムードがひしひしと感じられる。

様々の形に見られた此の島も 9 時頃には水平線から姿を消し、再び海と空の旅がくりひろげられようとしている。

岡山畜産便り 1960.11・12

グアム島に見入っていた頃左舷後方ロタ島の近くで水平線に出没する船のマスト、煙突をみる。

船員達は日本郵便のニューヨーク丸でないかという。神戸港を同時に出航した此の船もまたジャージー牛輸送の目的をもって一路オーストラリアに向っているわけである。

閑話休題、船出の数日前、東京で往きはよいよい帰りはこわいと聞かされはしたけれども、往きのトリップは、まさに世界一周に船出した観光客そのものである。

不幸にして外人3名、日本人3名、子供2名の乗船で、便乗者の名で待遇する大阪商船株式会社は我々に士官、見習士官クラスのキャビンを与えてくる。従って食事はサロンならざるメスルームで風呂は共同風呂を使う。

オフィサーやエンジニアが使うタイル張りの四角な風呂の蒸気パイプの口に、「本日は海水」とペンキで書いた木札が吊されている浴室は、船ならではの、しかも共同風呂ならではの味わい得ないものであるまいか。

パッセンジャーとして乗船した人々には洋風のバスが用意され終始清水が使われている。

本島の蒜山に塩釜なる湧泉池があると聞く。これは冷泉の湧き出る様が塩釜で海水を沸かした観に似る故であるが、塩釜ならぬ塩湯につかった濠州航路は得がたき思い出でもある。

濠州航路に往きかよう船会社は数多い。この中でNYKは船客お断りであるがOSKは船客歓迎とか聞いている。此の船の定めで我々のトリップがよりよかった或はより悪かったかは此処に語るをさけておこう。

お互いの善意のために。

商売仇という事が世上にあることはよく人の知っていることである。

しかしながらNYKの煙突に描かれた2本朱線、OSKの真黒な下地に白く浮かんだ大の字は、互に競争心をかりたてて物すごいファイトを燃やしむると

聞いている。後日談になるけれどもNYKのニューヨーク丸で一夜をあかした節、彼の船でも、また我が船でも聞いたことを記して閑話休題に筆を擱く。

ここ2、3日空は雲というものの存在を忘れてしまったようである。

突きぬけるように青い丸天井の下で、海は南下するに従ってその濃さを増してくる。

1月5日、火曜日、快晴

午前8時20分 左舷前方にサタウェイ島をみる。メガネでのぞけば椰子の木が立ち繁っている。毎朝8時30分から始まる朝食をすませる。

毎日メスルームにはり出される1日の献立表に此の日の朝食が次のように書かれている。

青菜、ワカメ、豆腐の味噌汁。

サンマ生千の火取りと御大根。

目玉焼2ヶ。タクワン。梅干。

津山の牧場でい1日2里近く歩き廻る生活から船上生活にかかわると、とかく運動不足になり易いためか食感が減ずる。

朝食後南国の陽光をあびてデッキゴルフをやる。生来運動神経が鈍く仲々うまくゆかぬ。直径10糎の平たいゴルフ玉が海中にとびこまぬのがせめてもの取りえであろうか。

3時間近い運動のあと昼食の冷素麺に格別の味を覚える。午後1時すぎから乗船時の冬物のシャツを洗濯する。船に2台の洗濯機あり。洗濯物は機関室の最上部に張られた針金に吊す。

夕食後隣室にボースン（水夫長）セカンドオフィサー（二等航海士）集まりウイスキー、酒、ビールに花を咲かせて11時頃まで笑談。就寝す。

海面が次第とおだやかになり、風の力もいくらか衰えてくる。

船が水をかきわけると、その白い泡立ちが重い藍色の海面の上をまるで砂地によせる波のような調子ですべってゆく。

マストの上高く輝く太陽の陽射しは、デッキにたたずむ私の皮膚に鋭く照りつける。

岡山畜産便り 1960.11.12

テスリに手をやれば、白塩の結晶がザラザラとした感触を与えてくれる。

大気温は29度、30度とうなぎのぼりに上昇し、やがて赤道通過の気笛を聞く。それは1月6日午後3時37分、神戸港をさる約2,250マイル（約3,600キロメートル）の太平洋上である。

果て知れぬ蒼穹のもと、島影一つない大海原を16.5ノット（30.5キロメートル）の快速度ですべるが如く突き進むロンドン丸に、私は底知れぬ力を覚え限りない信頼をよせる。

船は瀬戸内海を行くが如く平穏の中に益々船足を加えてゆく。

赤道を通過した日の晚餐は、赤道祭といった豪華版ではないけれども些やかな祝の印か、豌豆入りの飯が出され桜鯛等が食卓を賑わす。

1月7日早朝から船はビスマーク諸島のニューアイランド島を右舷に望みながら進む。

四界の海面は油を流したが如く静けさである。右舷の水平線の彼方にラバウルがあり、その島ニューブリテン島とソロモン諸島のブーゲンビルの間を珊瑚海に向って南下する。

思えば指折り10数年を数える第二次世界大戦の往時、此の海域において激戦に次ぐ激戦が昼夜を別かたず繰返えされ、戦運我に利なく幾多の同胞が海底に散り、いまここに静かに眠るを思うとき幾条もの涙が悲しみをよぶのである。

以前は航行する船から瓶に盛った花束を投げてその霊を慰めていたと聞いている。

数千尋の深海は紺碧の色に輝き、幾千幾万年ののちまでも同胞の塊を安らかに抱き続けることであろう。

退屈な1日の生活は、飲み、食い、駄べり、寝るの繰返しである。最近流行のケージ飼育法にも似ている。暇にまかせて白昼からベットに臥し、或はデッキのノギスに身を横たえてサロン用、メスルーム用、セーラ用図書棚をあさる。

硬軟様々の書物（？）は此の上ない慰めの相手を務

めてくれる。

毎週日曜日の夕食には洋食が振舞われ、ウィークデューの食事とて魚肉卵の料理が盛られ、まさに民生党の選挙スローガンはないけれども5万円のサラリークラスを想像さす。

濃厚な食事にもかかわらずセクシャルアペタイトは眠った如くに頭をもたげない。

赤道通過の2日前から船内は矢鱈とむし暑く、キャビンの扇風機はこわれるかと思われれるほど四、六時中うなり続けていたが、赤道通過後4日頃からようやく気温も26-7度に低下する。

デッキにあたる風もこころなしか涼気を覚える。

眠れぬままに夜の船尾に立ち、絶え間ないエンジンの響きの中に風と波のさわぐのを聞いていると、このくろぐるとうねる海の魔力にいざなわれる。ふと我れにかえり眼眼に迫る魔手をのがれてキャビンに帰る。

1月9日、昨夜の無気味な思いは、此の朝東の海上に朱色が流れ見るまに真紅の平たい円盤が水平線の彼方にせりあがって来た瞬間に拭われる。

雲一つない海と太陽と空だけの異様なまでに単純化された景観はまさに絶景である。

真紅の太陽はみるみるうちに水平線上に浮び上がる、その姿がすっかり水平線を離れてしまうと急に眩しくなり燃えあがる輝きを風いだ海面にながす。

此の日ひる前スコールの暗幕がたれたが再び南海特有の空となる。

1月10日 ひる前から暗雲が拡がり風が強く波立つ。オーストラリア近海に入ったためであろう。海面は大きなウネりをなし船のピッチングは激しさを加えてゆく。

太陽のとざされた海水は黒色をおびて無気味である。

午後4時すぎ右舷斜前方にオーストラリア大陸を発見する。

曇がちな前方水平線にボンヤリとほそく一直線にみられる此の大陸はクィンズランドの沿岸であろうか。

岡山畜産便り 1960.11・12

船足がすすむにつれて右舷全体に大陸の大小の起伏が続いている。

出港後11日目に待ちこがれた南国オーストラリア大陸を肉眼でとらえたわけである。

1月11日 目覚めれば右舷にニューサウスウェルズのCape Byronが8マイルの彼方にみえる。

望遠鏡でとらえた此の大陸の海岸は緩やかな丘陵地が淡緑色で被われ、あちこちに樹木が点在し牧畜の国の一端をうかがう。

此の頃船は追手風でプラス4マイルの速度を出す。航跡にカモメが飛びかよい未知なる国えの案内をとめているようである。

日没7時、船はCrowdy Headの12マイル沖を足る。夜の帳が船を包めば十三夜の月がマストの上に冷光を投げ、黒ズンだ甲板に反射して仲々と風情多き夜景である。おだやかな海はさながら内海を思わせる。

1月12日

今朝6時頃シドニー入港と聞き午前4時すぎ起床す。はやる心をおさえブリッジにかけあがる。

夜明けの海は肌寒くセーターを着こむ。4時5時東海上に真紅の太陽が今日もまた顔をのぞける。

明け方の朝霧をとおし空と海の間色の岬の断崖が眼に入る。

近づくにつれ、黄色、褐色、緑色のモザイク模様の此の断崖は朝日に照りかえて美しく、また荘厳でもある。

5時30分突然湾内の丘の上にハーバーブリッジがのぞく。

此の日早朝から船長、航海士は船首、船尾或はブリッジに立って船の運航を凝視し静粛な雰囲気が流れる。

5時45分、パイロット乗船す。検疫官、移民官もあいついで乗りこむ。

思えば母国神戸港から遠く7,000キロメートルの処女航海をつつがなく果し、船、ロンドン丸はシドニー港に入らんとしている。

余りにも長い空と海の生活に私の眼は土を木を求

め、さまざまの色彩に飢え切っていたようである。さればこそ、ナポリ、リオデジャネーロとともに世界三大美港に数えられてはいるけれども、此の港の美は一入のものである。

深く入りこんだ入江小高い丘を背景にした港のポーズ、色とりどりの美しい屋根、それに湾を結ぶハーバーブリッジがひとときわ港の風景を浮きたたせている。

湾の両岸には植物園、動物園、海水浴場があり又湾内を往来するフェリーボートも一種独特のもので旅情をなぐさめてくれるようである。

12日午前8時12分、船はプリモント第8突堤にその巨体を横たえ、11日と19時間の船足の疲れをいやすことにした。