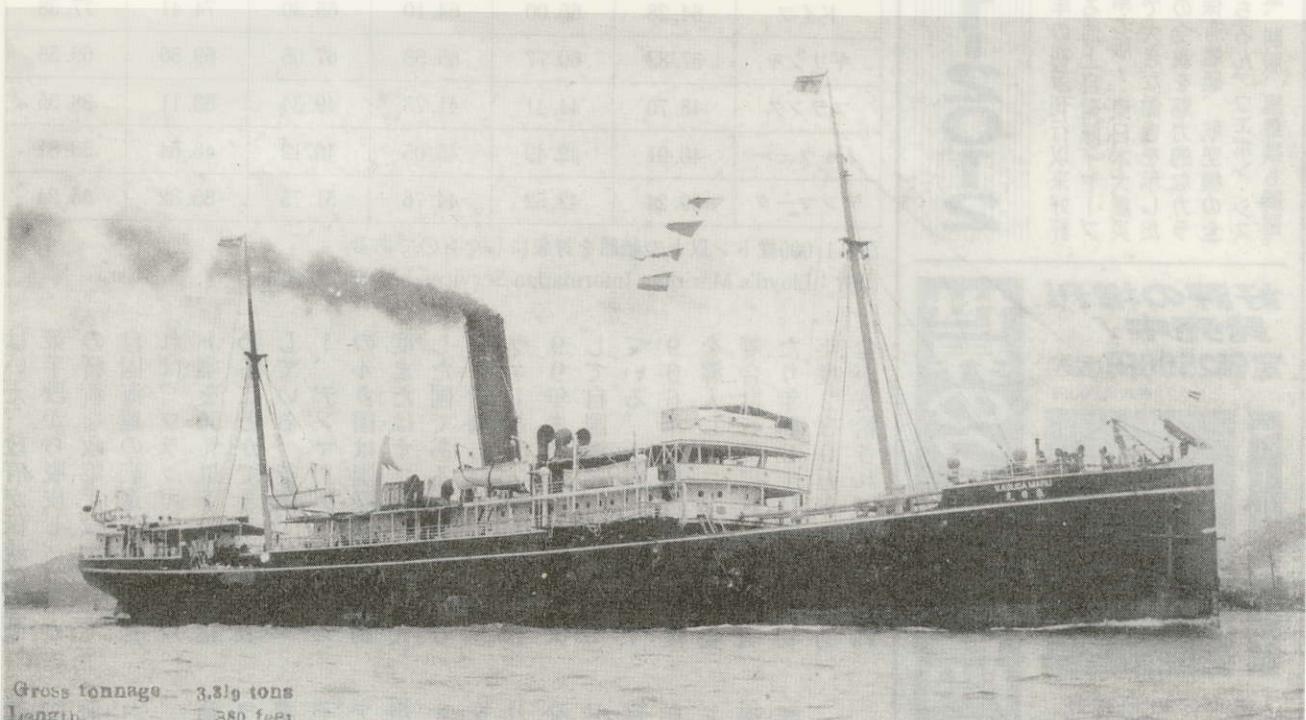


# 1等食堂に 「人力発風機」を 備えた客船



春日丸の1等食堂（『乗客案内・郵船図会』より）



春日丸 (筆者所藏)

# 春日丸 (初代)

『主 要 目 』 貨客船、日本郵船所属、総トン数3,797トン、重量トン数3,938トン、垂線間長114.30メートル、型幅13.41メートル、主機3連成汽機1基、最大出力4,407馬力、最高速力16.92ノット。旅客定員1等60人、2等38人、3等202人。明治31年(1898)6月英R、ネピア&サンズ社(グラスゴー)で建造。同年9月横浜回航。翌月から豪州航路に就航。昭和10年(1935)解体。同型船二見丸、八幡丸(初代)

## 冷房装置を備えた日本最初の船は？

日本で最初に冷房装置を導入したのは何という船だろうか。航路はどこだろう。

戦前の欧州、豪州航路の定期客船は、熱帯・亜熱帯海域を通過するから、冷房があれば船客は快適だったはずだ。じつさい、欧州航路の「新田丸」（1万7150総トン、昭和15年建造）には冷房装置があった。『新田丸問答』（日本郵船編刊）に次の記事がある。

——二等食堂と一等食堂、特別食堂、理髮室、美容室などの公室の外に、一等客室全部と特別室に冷房装置が施してある。（中略）一等客室全部に冷房装置をしたのは、新田丸が世界で最初だ。——

残念ながら、「新田丸」は第2次大戦勃発のため欧州航路には就かず、この新設備が効果を発揮しないで終わってしまった。

また、『関釜連絡船史』（昭和54年、広島鉄道管理局編刊）によると、「新田丸」の3年余りまえに竣工した関釜連絡船「金剛丸」「興安丸」（7080総トン）は、キヤリヤ式冷房装置により、冷気を全客室に送っていたという。同書の説明だとこの方式は、とりいれた外気を、冷凍機でつくった冷水で冷やし、これを全客室に送風するものだつたらしい。

いっぽう豪州航路では、明治期の船にさかのぼる。明治34年（1901）に英國で建造

された「熊野丸」（5076総トン）と、その2年後に三菱長崎造船所で誕生した「日光丸」（5539総トン）には、冷房装置があった。

山高五郎氏の『日の丸船隊史話』（昭和17年、千歳書房刊）によると、そのしくみは、外気

を送風機で客室に送り込む途中、冷凍機からとった冷液で空気を冷却するというものだ。

原理は「金剛丸」級と同じだが、効果はあまりなかつたらしい。ちなみにこの時代、陸上ではすでに電気扇風機があつた。

## 「北海の氷宮に在るが如し」

豪州航路は日清戦争後、日本郵船が開設した。開設2年後、3800総トンの新造船「春日丸」級3隻が就航した。

そのころ東京の東陽堂から刊行された『乗客案内・郵船図会』によると、「春日丸」の1等食堂には、「人力発風機」とでも称すべき風変りなしがけがあつたという。右頁のイラストをご覧いただきたい。食卓上の暖簾のようないラヒラヒラしたものがそれである。

このヒラヒラにヒモをつけ、そのはしを人間が引いて風を送り、ウチワのはたらきをさせようというしがけである。ひと昔まえの天井扇風機に似た役目をしているわけだ。扇風機のように動きがあわただしくないから、気持ちのいいものだつたにちがいない。

効果については、『乗客案内・郵船図会』に

こうある。文中、「北海の氷宮」とは、いさざかオーバーな表現ではあるが。

——涼風颯然、気秋の如く、快適いふべからず、南進万里、赤道直下を通過するも、身

は北海の氷宮に在るを夢むらむ。——

このころ、ロンドン留学のためドイツ客船で欧州へ旅した夏目漱石は、上海寄航中、ホテルの食堂で「人力発風機」に接した。もともとは中国人の発明かもしれない。

「春日丸」級3隻は、航路開設直後の取締役

会で建造が決まつたもので、グラスゴーのR・ネピア&サンズ社に発注された。皇室ヨットの機能を持つ灯台視察船「明治丸」（1027総トン）を造つた老舗造船所である。船価は1隻あたり邦貨約73万円。同時期に英國で誕生した歐州航路の「神奈川丸」（6151総トン）の船価が77万円だったから、ずいぶん力ねをかけた貨客船であつた。

「春日丸」は同型3隻（同型船「二見丸」「八幡丸」）の第1船である。明治31年（1898年6月に竣工。同年9月横浜回着。翌月から豪州航路に就航した。

日露戦争では海軍に徴用され、仮装巡洋艦として軍務に服した。次いで、大正4年（1915）に上海航路、同12年に青島航路に転配。昭和6年（1931）に係船となり、同10年（1930）に解体された。