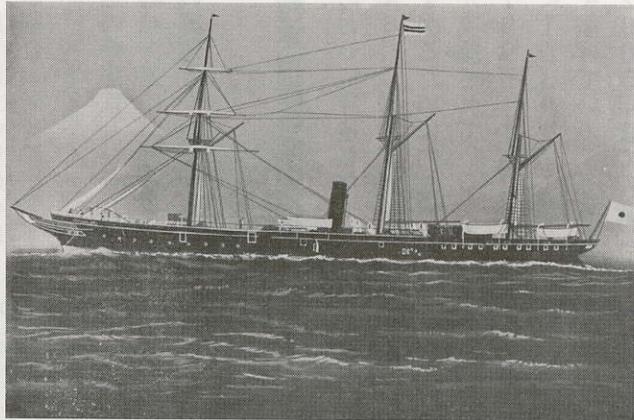
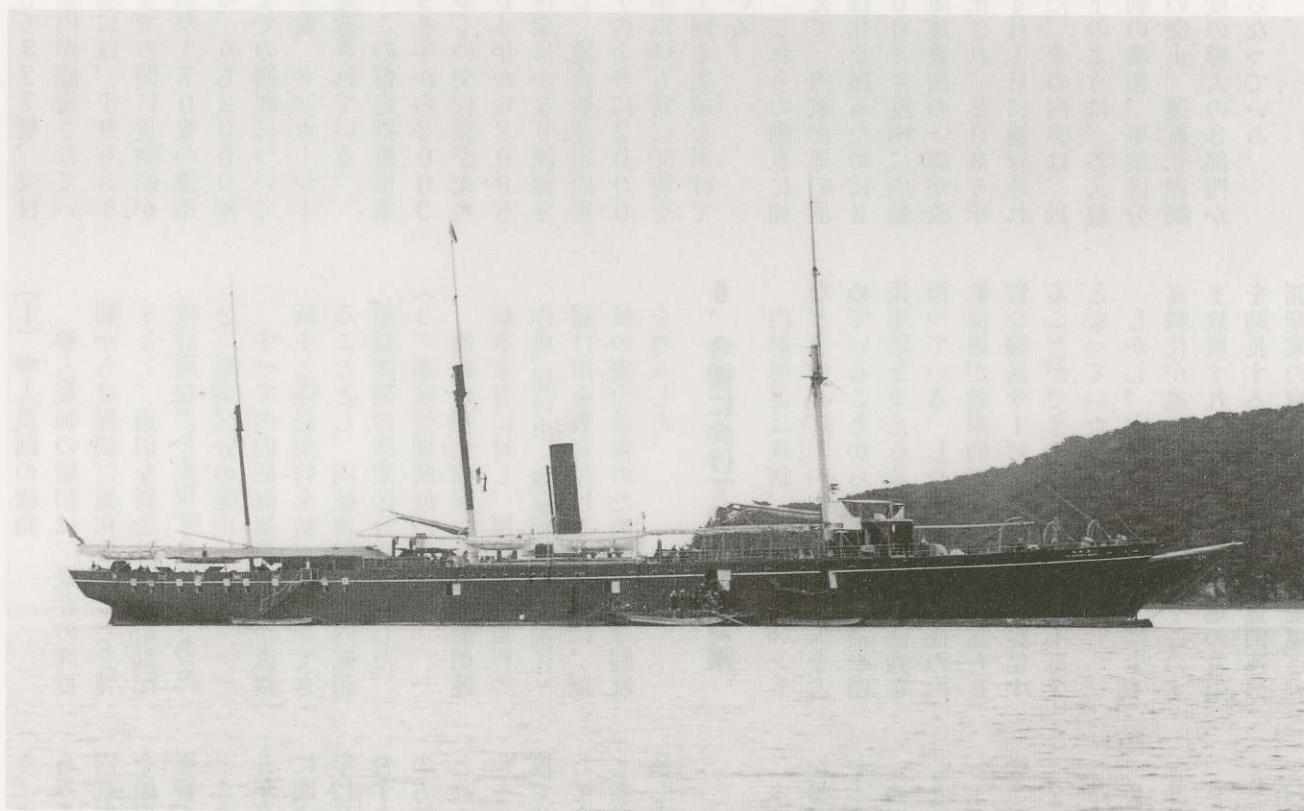


# 名船「高砂丸」 の古写真が 発見された！

文・山田廸生（日本海事史学会副会長）



高砂丸の画像（『Golden Jubilee History of Nippon Yusen Kaisha 1885-1935』より。森田裕一氏所蔵）



森田裕一氏が発見した高砂丸の古写真（同氏所蔵）

## 高砂丸（原名デルタ）

《主要目》 鉄製汽船、スクーナー帆装、日本郵船所有、総トン数2,075トン、長さ91.8メートル、幅10.8メートル、主機2連成汽機（スクリュー推進）、出力236公称馬力。1859（安政6）年英テムズ造船所（Thames Iron Works & Shipbuilding Co.）で竣工。原名デルタ Delta。1874（明治7）年台湾出兵に際し日本政府が購入。1875（明治8）年三菱会社に下付。1879（明治12）年英國での改装を終えて横浜回着。1898（明治31）年米国船主に売却（以上は改装後のデータ。明治26年版『船名録』による）

## スエズ運河の開通式に参加

じつは「高砂丸」は本シリーズの第3回(76号)で取り上げた。再度紹介するのは、この船の古写真が最近発見されたからである。

筆者は、同船の日本船時代の写真を見たことがない(画像は見かけるが)。前身の「デルタ」時代の写真も、『P&O』(英WSS刊)に掲載されている1枚しか知らない。

スエズ運河の開通式に参加した英國船、という輝かしい船歴の持主でありながら、写真がほとんどないのは、写真技術の普及前の汽船といふこともあるだろう。それだけに、このたびの写真発見は大ニュースである。

発見者は森田裕一さん。小笠原出身。本誌196号で「東京湾汽船・東海汽船120年のあゆみ」を執筆した海事研究者である。写真は東京の古書店で入手したそうだ。

右頁の写真がそれ。原写真のサイズは243×188ミリ。薄手の印画紙(鶏卵紙と思われる)にプリントし、淡い着色が加えられている。写真説明はいつさい付されていない。が、森田さんも筆者も、一見して「高砂丸」と断定した。理由はいくつかある。日本郵船の刊行物掲載の同船の画像とよく似ていること(帆装は異なるが)。

3本マスト、スクーナー帆装、クリッパー船首の平甲板船。そして簡素な上部構造物を

持つ明治期の大型汽船(当時としては)は、同船しか考えられないこと。

この写真の船名標記。船首の漢字船名標記(右横書き)を拡大すると、文字の輪郭から、3文字の最初の字は「高」に見える。その下のローマ字標記(左横書き)は8字+4字。

4字はむろん「MARU」であり、8字の最初の3字は「TAK」と読める。

右の検証経過は、森田さんのブログ「津々浦々・漂泊の旅」に紹介されている。

## 神戸→横浜→荻浜→函館に就航

ところで、この写真、どこの港で、いつごろ撮られたものだろうか。

もともと「高砂丸」は外輪推進(2檣、2煙突)の汽船であった。スクリュー推進(3檣、単煙突)に英國で改装され、横浜に回着したのは、三菱時代の1879(明治12)年2月である(『三菱社誌』第6巻)。

当時の新聞の出帆広告によると、以後、1883(明治16)年までは、おもに横浜→神戸→下関→長崎→上海に就航している。

1884(明治17)年以後は、1888(明治21)年まで、神戸→横浜→荻浜(宮城県)→函館を結んでいた。同船など4隻による週2回の定期航路である。この間に日本郵船が設立されたが、この航路では、三菱時代と同

98(明治31)年1月までは、横浜→半田→四日市などの沿岸航路に就航し、ときおり神戸→横浜→荻浜→函館にも使われた。

右の船歴から撮影場所がわかつてきただしたものだが、原写真には荻浜の柱島が写っている。地形は今も変わっていない。

撮影時期はいつだろう。

1884(明治17)→97(同30)年であることは確かである。さらに絞れば、1887(明治20)年前後の数年間であろうか。

三菱は政府命令で商船学校を創設し、船員養成に当たっていたが、「高砂丸」が改装のため英國へ遠洋航海するに際し、生徒を乗り組ませて実習をおこなつた。一緒に改装されることになった「新潟丸」にも、生徒が乗り組んだ。1隻5名ずつ、計10名である。

三井物産扱いによる英國向けの官米も積載した。政府の依頼による輸出であつた。横浜を出航したのは、「新潟丸」が西南戦争下の1877(明治10)年3月、「高砂丸」は同4月。両船とも、老朽化した主機を撤去し、帆船として航海した。工事は横須賀造船所でおこなわれた(『三菱社誌』第4巻)。

数か月の大航海であった。日本の商船が欧洲まで西航したのは、これが最初であろう。