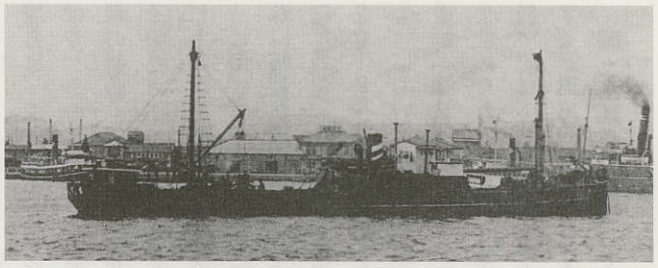
深まる草創期の有名鉄製汽船の謎

文・山田廸生（日本海事史学会副会長）



貨物船に改造後の昭和戦前期の「電信丸」（森田裕一氏所蔵）

尼崎汽船部時代の貨客船「電信丸」（筆者所蔵）

電信丸

≪主要目≫ 鉄製。発注者不明。総トン数230トン。長さ117尺（35.5メートル）、幅18尺（5.5メートル）、深さ14尺（4.2メートル）。主機単式汽機２基（２軸）、出力21公称馬力。明治６年（1873）２月東京築地で建造（以上『明治20年船名録』による）。同10年（1877）古野嘉三郎（大阪）がドイツ商人から購入し「電信丸」と改名（原名「カウベ」）。３船主を経て同19年（推定）尼崎伊三郎（大阪）が購入。明治中・後期に主機を２連成汽機２基次いで３連成汽機２基に換装し船体延長。昭和９年（1934）主機を焼玉機関１基に換装。同27年（1952）吉田益蔵（木ノ江）が購入、船尾機関型に改造。「甲栄丸」と改名。同32年（1957）７月広洋船舶（尾道）が購入。同年11月天草の崎津港を出航後行方不明。

『日本近世造船史』の記事を疑う

日本近代造船史上の有名船「電信丸」のことは、91号の本連載で詳述した。今回、再びとりあげたのは、通説を整理するとともに、新発見資料を紹介するためである。

通説の根拠の1つは造船協会『日本近世造船史』（明治編、590頁）の記事である。

―同六年、東京築地に於て神戸丸（後電信丸と改む、長一一八尺、幅一八尺五、深一四尺六、総トン数二五一）と称せし旅客汽船を建造し、大阪を基点とし、瀬戸内海交通の用に供せり、本船は鉄船なると、速力の軽快なりしとによりて、当時世人を驚嘆せしめたりと云う―

そもそも、この記事は信用できるのだろうか。同書は明治末年の編纂。明治初年の史実は風化していた可能性がある。同じ頁では100総トン超の最初の国産鉄製汽船「ベルリン」と「興讃丸」を別船として記述している。両船が同じ船であることは181号の「ベルリン」（のちの興讃丸）で述べたとおりだ。

記事内容も疑問である。疑問の第1は、当時の瀬戸内航路定期船の広告などに「神戸丸」（カウベ）の名が見当たらないことだ。「世人を驚嘆せしめた」ほどの有名船ならば、引札ぐらい残っていてもよいのではないか。

加えて、東京築地での鉄製汽船建造を裏付ける史料が『船名録』以外にないことも気になる。同船の建造は外国人技術者の指導により加工船材や汽機を輸入して組立てたものであろうが、その痕跡は見つかっていない。

西南戦争時にドイツ商人から購入

就航時の記録が空白であるのに対し、明治10年（1877）の西南戦争後は状況が一変する。この船は「電信丸」の名で瀬戸内航路の出帆広告などに頻繁に登場する。

西南戦争では有力船主らが鉄製汽船を外国人から購入した。「電信丸」もそうだろうと見込んで海軍文書をネット検索したところ、ドイツ人から買った船であることがわかった。

その船主は大阪の古野嘉三郎。同船を「電信丸」と改名し、旗章（船主旗）を大阪府に届出。大阪府は明治10年7月3日、それを海軍省に上申した。経過を伝える海軍文書中の関連部分（上申書）は次のとおりである。

―古野嘉三郎殿ハ独乙国商人キニフル所持之蒸気カーベ号買請　電信丸ト改名之上致所持度ニ付　右当船之相用度旗章届書　別紙正副弐葉宛参進候条　御落掌相成度　此段申進候也―（原文は崩し字）

前名の「カーベ」は「カウベ」（神戸）であろう。ドイツ商人はキニフル。開港地を拠点に営業したクニフラー商会であろうか。

明治10年7月は西南戦争の真っ最中である。同船の神戸回着（7月14日夜）を伝える電信文が海軍文書にある。電文では同船は「デンシンカン」（電信艦）となっている。

明治10年代は木造帆船の全盛時代である。西南戦争後、鉄製汽船の同船は瀬戸内、九州航路の定期船として活躍。大阪商船などを経て尼崎伊三郎（大阪）の手に渡った。以後の船歴については前頁下欄を参照されたい。

もう1隻の汽船「電信丸」

ややこしいのは「電信丸」という名の汽船が、もう1隻あったことだ。西南戦争時の陸軍省の文書にも「電信丸」の神戸出帆を伝える電文がある。海軍省の電文は「電信艦」だが、陸軍省の電文は「小蒸気船電信丸」となっている。この船はいったい何だろう。

NTT・WEマリン社のウェブページに、明治6年関門海峡において、小蒸気船「電信丸」が曳航する団平船を使い海底線を敷設したという記事がある。この「電信丸」は政府船（工部省所属）であり、商船ではない。

話題を「カウベ」（電信丸）に戻そう。

以下は筆者の想像である。同船の発注と建造に当たったのは居留地の外国人であった。阪神間、京浜間の海上交通を予定したのだろう。だが、鉄道開通のためか目算が狂った。やむなく海外で運航し、西南戦争時の船不足に際し、日本に戻したのではないか。