

威海丸

《主要目》貨客船、日本郵船所属、鉄製、3,076総トン、主機二連成
汽機1基、速力12ノット、船客定員（竣工時）一等130名・二等49
名、1872年英ウィリアム・デニー&ブラザーズ社建造、前名キャセ
イCathay

欧州航路の開航祝賀セレモニーに 参加した無名の汽船



▲キャセイ時代の威海丸
横浜港大棧橋で行われた欧州航路開航披露

「土佐丸」の隣の汽船は？

上に掲げた二隻の汽船が写っている古写真に見覚えがあるだろうか。

日本郵船の欧州航路開航披露の情景で、一八九六（明治二十九）年三月に横浜港大棧橋（おおさんばし）で撮られたものだ。

二隻は大棧橋に着岸しており、洋風の満船飾と伝統的な竹飾りで、開航祝賀のふんいきを盛り上げている。江戸時代の「新綿番船」などにみられる竹飾りの慣習がこのころまで、まだ残っていたのである。

左側の四本マストの大型船は、欧州航路第一船となった有名な「土佐丸」である。

いっぽう右側の三本マストの船は、記録が残っていないし、船名も不明だが、メインマストに二引（にびき）の社旗をあげており、やはり郵船の船であることがわかる。だが、船名表示までは読めない。

—この無名船を特定できないだろうか—
かねてから気にとめていたところ、十数年まえ、同じ場面を描いた油絵が、郵船本社調査室の文書庫で眠っていたのを発見され、船名を推定できるようになった。

油絵の作者は、明治の写実画家として知られる五姓田義松（ごせだよしまつ）。この有名な情景を、大棧橋の陸寄りから五姓田特有の

リアルなタッチで描いている。船名までは描き込んでいないが、外観は元P&O汽船の「威海丸」（いかいまる）に似ていた。

開航祝賀セレモニー

後日、これを裏づける朗報が横浜マリタイムミュージアムの志澤政勝氏から届いた。開航祝賀セレモニーを報じた三月十日付『毎日新聞』の記事に、この船の名前が出ていたのだ。やはり「威海丸」だった。

「同船（土佐丸）は横浜税関波止場の先き右方に繋がれ（古写真は海側からの撮影なので左右が反対）、之に対して左方には威海丸の繋がれたり。両船には満船国旗の粧飾を以て掩はるる外に、笹椿を以て其周囲を装ひ、中には棕櫚其他種々の盆栽を隙間なく置きて粧飾と為し、各船の舳艫（船首と船尾）に階段を設けて来賓の昇降に供せり」

大栈橋での開航祝賀セレモニーは、三月八日の午後二時すぎに始まった。「土佐丸」の船上で海軍軍楽隊が音楽を奏で、「威海丸」から祝賀の花火が打ち上げられた。

やがて合図の号鐘が鳴り、船上にあった来賓者らが、大栈橋に下りた。「威海丸」の舷門に立った近藤廉平社長の演説がこれに続く。欧州航路を開航するまでの経緯、「土佐丸」の来歴、そんな内容だった。

そのあと、祝賀パーティーが両船の一等ダイニングルームで行われた。散会は夕方四時五時だったという。「土佐丸」は、その一週間後の三月十五日に横浜を出航した。

横浜港大栈橋の原型

横浜港大栈橋は、英国人技師パーマーのプランによる築港第一期工事で建設された。全長約六百メートル。鉄製で、鉄材は英国から輸入された。当時は「鉄栈橋」といった。

完成したのは一八九四（明治二十七年）三月（第一期工事の終了はその二年後）。「土佐丸」出帆の二年まえである。これがいまの大栈橋の原型となった。

ところが、司馬遼太郎氏の『街道をゆく』（横浜散歩）にこんな一文がある。

「第一期工事は明治二十九年に完工したが、しかしできたのは主として風浪をふせぐ防波堤と栈橋、それとの連絡鉄道ぐらいで、依然として大波止場はできず、大きな船は依然として波の大きい沖で碇泊するしまつた」これを素直に読むと、当時日本最大の「土佐丸」（五千八百総トン）は沖がかりになっけりまう。栈橋に大型船は横づけできない、という思いこみがあつたのだらう。

大作家の文章である。大正の初めに新港埠頭ができるまで大型船は沖がかりだった、と

する司馬説が定着することをおそれる。

前身はP&O汽船「キャセイ」

「威海丸」の紹介が最後になった。

前述のように元英国P&Oの汽船である。英国（インド航路の定期船「キャセイ」（初代）として、一八七二（明治五）年に英国クライド川のダンバートンで誕生した。スエズ運河が開通した三年後だった。

日清戦争の勃発後、郵船はこれをチャーターし上海航路に投入した。「西京丸」などが徴用されたためだが、結局は購入して「威海丸」と名づけた。船名は、清国の海軍基地があった威海衛からとられた。

日清戦争中は大連湾に出撃したが、戦後はめざましい記事はない。すでに船齢二十年を超える老朽船だったからだらう。

郵船フリートにあつたのは七年ほど。一九〇二（明治三十五）年には個人船主に売却され、翌年、焼尻島で座礁し全損となった。

このように日本船時代の船歴はいたって貧相なもの。欧州航路の開航セレモニーに参加していなかったら、日本の海運史に「威海丸」の名は残らなかつただらう。

ちなみに戦後、日本（豪州航路を走っていた「キャセイ」は三代目である。