

紀州熊野海峽ジオラマ
瀬戸内海及紀州航路繪圖、風景寫真類、船體
寫真類數枚陳列

紐育航路の大改革

最新式快速船の就航

我が大阪商船會社の紐育航路は、大正九年の開設に係り、從來六千噸級船五隻を配し年十航海の定期航路を經營して江湖より多大の御愛顧を辱ふして参りましたが、今日の時勢から見ても、是だけでは責務を果すに充分でない事を痛感し、茲に就航船の一大刷新を企て快速力を有する最新式優秀貨物船建造の工を起し、其の新造第一船畿内丸は既に竣成を告げ、去る六月二十九日香港出帆意義深き處女航海の途に就きました。さうして其の姉妹船も續々と就航致しまして本年十二月までには、

畿内丸 東海丸
山陽丸 北陸丸
關東丸 關西丸

の六隻の最新式優秀デイズル船が堂々と其の雄姿を太平洋上に浮べる事になります。

左に是等新造船の要目とサービスの概略とを掲げて各位の御参考に供し切に本航路の御利用を御願申上げます。

本船の要目

畿内丸	總噸數	八、三六〇噸
東海丸	全長	四六四呎
山陽丸	深	四一呎
北陸丸	主機	三、〇〇〇馬力
關東丸	速	一八哩半
關西丸	力	一、〇〇〇馬力

以上の外本船の有する最新なる設備中特記すべき諸點を擧ぐれば次の通りであります。

本船設備の特徴

一、撤油積取デイズルタンクは

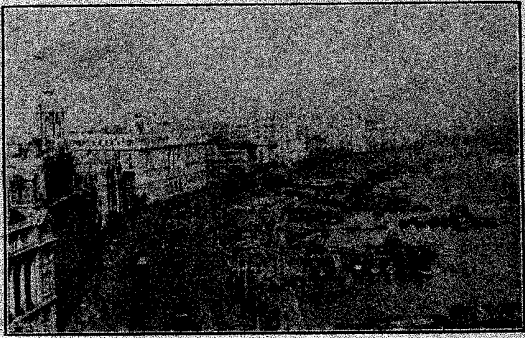
畿内丸型は	前部	右舷	二一〇噸(三八立方呎)
	左舷	二一〇噸(二七立方呎)	
	後部	右舷	三三〇噸(三八立方呎)
	左舷	三三〇噸(二七立方呎)	

關東丸型は

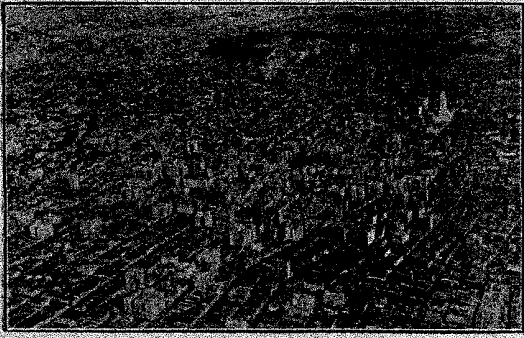
	前部	右舷	三〇〇噸(二八立方呎)
	左舷	三〇〇噸(二七立方呎)	
	後部	右舷	二〇〇噸(二八立方呎)
	左舷	二〇〇噸(二七立方呎)	

の四個に夫々分割してあります。是は各種のロット積取を可能ならしめたものであります。右タンク一個又は數個を使用することに依つて二百噸より千噸まで各種のロットに對して自由に御引受けが出来る次第で、是は裸油御引合上最も御便利の點であります。

二、シルクルームは



海上



市スルゼミアスロ

畿内丸型は

前部	右	舷	一八〇噸(四〇立方尺)
前部	左	舷	一八〇噸(四〇立方尺)
後部	右	舷	一八〇噸(四〇立方尺)
後部	左	舷	一八〇噸(四〇立方尺)
中央	中	舷	一七〇噸(三〇立方尺)
中央	中	舷	一七〇噸(三〇立方尺)
中央	中	舷	一八〇噸(四〇立方尺)

關東丸型は

前部	右	舷	二〇〇噸(四〇立方尺)
前部	左	舷	二〇〇噸(四〇立方尺)
後部	右	舷	二〇〇噸(四〇立方尺)
後部	左	舷	二〇〇噸(四〇立方尺)
中央	中	舷	二〇〇噸(四〇立方尺)
中央	中	舷	二〇〇噸(四〇立方尺)
中央	中	舷	二〇〇噸(四〇立方尺)

の六個所又は四個所に設置してありますから羅府揚紐育揚、及び羅府紐育、オブション揚の三種孰れでも御引受けすることが出来ます。羅府揚鐵道便によれば紐育への所要時間は八十三時間内外で、桑港、沙市、晚香坡經由に比して優るとも劣ることは決してありません。去る七月二十七日夜羅府に陸揚せられた新造第一船畿内丸積の大陸行生絲は、二十八日午前二時羅府發のシルクトレインに依り特送せられた。七月三十一日午後三時五十六分紐育に到着致しました。即、兩地間の時差三時間を差引き正味の走行時間八十二時間五十六分で、桑港沙市よりの所要時間に比するも優秀なる成績を擧げ得ることが立證せられた次第であります。

三、冷蔵貨物室は

畿内丸型は

前部	右	舷	六三噸(四〇立方尺)
前部	左	舷	六三噸(四〇立方尺)
後部	右	舷	八七噸(四〇立方尺)
後部	左	舷	八七噸(四〇立方尺)
中央	中	舷	八五噸(三〇立方尺)
中央	中	舷	八五噸(三〇立方尺)
中央	中	舷	八五噸(三〇立方尺)

關東丸型は

前部	右	舷	一一五噸(四〇立方尺)
前部	左	舷	一一五噸(四〇立方尺)
後部	右	舷	一一五噸(四〇立方尺)
後部	左	舷	一一五噸(四〇立方尺)
中央	中	舷	八五噸(三〇立方尺)
中央	中	舷	八五噸(三〇立方尺)
中央	中	舷	八五噸(三〇立方尺)

の四個又は三個の小房に分割設置してありまして、温度は最低華氏七度迄赤道直下でも華氏十度まで下げることが出来ます。米國に於て日本産鮪、鰹、蟹等の魚介が賞用せられ、需要の急増を示しつつある今日、此の設備は定めて當業者各位の御賜采を博するものと信じます。畿内丸冷蔵庫は處女航には上海で冷凍卵を、神戸、横濱で冷凍鮪を満載致しましたが、盛夏に於ける冷凍鮪輸送の如きは至難の業として従來餘りその例を見ないのであります。本船輸送の結果は現在迄の成績中隨一のものとして揚地に於て非常なる御賞讃を博しました。

四、危険品室

可燃性、爆發性危険品例へば米國より輸入せらるる、テレピン油、アセトン、ラバーセメント、ペンキ、彈藥等の化學藥品積取の爲には是非特殊の設備を必要と致しますが、我社新造船は此點に留意して、特に各船共容積五十噸の危険品室(マガデン、コムバートメント)を設置し此種積荷に對する絶対の安全を保證して居ります。

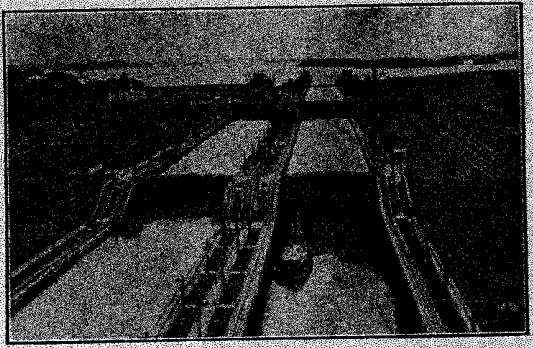
以上の外、電動装置に依る二十基の揚貨機と、二十一本(内一本は重量品用)のデリックとは悉く荷役の容易と簡捷との目的の爲に遺憾なき性能を發揮すると共に、各艙水密、並びに防火隔壁の完備、CO₂瓦斯を用ふる消火設備の整頓等、積荷の安全に對しては最善の注意を拂つて居ります。

本船の速力と航海日數の短縮

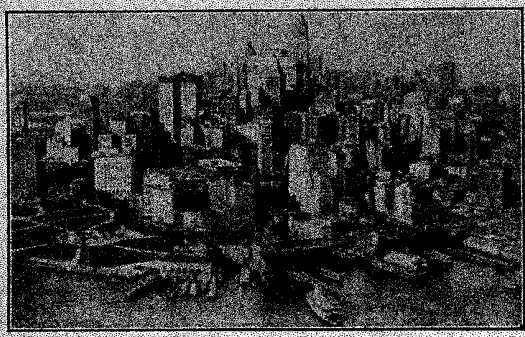
次に、本船に就て最も注意すべきは、第一船畿内丸は公試運轉成績に最高速力一九連一〇八を記録したる

事と、航海日數の短縮であります。先づ本航路船寄港地は、往航は

定期履行を執行致しますが、現に第一船畿内丸はその處女航海に於て門司神戸間を十三時間即平均時速十八



河 運 マ ナ バ



青 紐

事と、航海日數の短縮であります。

先づ本航路船寄港地は、往航は

香港、基隆、上海、大連、太沽、神戸、四日市(名古屋)、清水(製茶出廻季節寄港)、横濱、羅府、バルボア、クリストバル、紐育。

で、此の紐育碇泊期間中費府、ボストン、バルチモア等で揚積荷役を行います。さうして復航は、

紐育、ノーフォーク(又はニューポートニューズ)、クリストバル、バルボア、羅府、横濱、神戸、大阪、上海、香港

に寄港するのでありますが、斯くの如く多數の港に寄港するにも拘はらず、横濱、紐育間を僅かに二十八日で航走するといふ有様で、名實共にエキस्प्रेस、フレイト、サーピスたるに背かぬ譯であります。念の爲めに主なる地點間の航走日數を表示すれば左の通りであります。

往 航

自 至	羅 府	紐 育
香 港	二九日	三九日乃至四四日
上 海	二三日	三四日乃至三八日
太 沽	二一日	三二日
神 戸	一六日	三一日
四日市(名古屋)	一五日	三〇日
横 濱	一三日	二八日

復 航

自 至	横 濱	神 戸	上 海	香 港
紐 育	三〇日	三二日	三九日	四四日
羅 府	一五日	一八日	二五日	三〇日

要するに我紐育航路新造船はその構造、設備、速力等の凡ゆる機能に於て最新式最優秀なるものでありまして、その出現は、我國海運界に一つのエポックを成したるものであるのみならず、此種貨物船としては現在の世界海運界に於て比肩するものなしと云ふも決して過言とは申されぬものと自信して居ります。

我社は以上六隻の快速新船を以て年十八航海以上の

定期履行を執行致しますが、現に第一船體内丸はその處女航海に於て門司神戸間を十三時間即平均時速十八漙半の高速度を以て突破し、太平洋の荒浪の中をも十六漙半乃至十七漙半の快速航行を續け、七月二十七日午後六時三十分羅府に到着致しましたが、横濱七月十六日正午出帆後太平洋横断に僅々十一日六時間半を要したるに過ぎず、正に日本羅府間の新記録と信ぜられますと同時に、若し本船を桑港に寄港させるとすれば、十日十時間で彼地に着き得るものと存じます。又紐育には豫定に先立つこと二日八時間半、八月十一日午前五時半入港致しました。香港出帆後實に四十一日、横濱出帆後僅々二十五日、實に航海日數の革命的短縮と申さねばなりません。

是に依りて現在の定期は確實に履行し得ることは明瞭に證明せられ、快速急航船の名が決して誇大の空想でないことを確信を以て申上げることが出来る次第であります。

紐育航路ローカル線

前述の快速急航線を補ふ爲めに別動隊として紐育ローカル線を開設し

はばな丸、へいぐ丸、あるぐん丸

の三隻を以て是に充て、年六航海以上を經營することと致しました。是等の三隻は多年紐育航路に就航して居りました御馴染の船であります。本船は急航船が早着主義の爲に定例港以外に寄港する能はざる點を補ふ爲め準不定期として便宜御要求に應じ諸港の直積、直揚を行ひ得るを特徴とするものでありまして、速力に於て些か新造船に及ばずとは謂へ、その設備は多年江湖の御賞讃を博しましたる諸船でありますから、是亦新造船と共に充分御利用被下様切望する次第であります。