

わが国の進水記念絵葉書

碓崎 貞雄

はじめに

進水式は多くの参観者が集る魅力があつて、進水記念絵葉書は欧米で1900年頃から、わが国でも1907年から発行され、現在も発行されているのはわが国だけである。

第1章は、1.1項でわが国に先行して発行され、第二次大戦前まで発行されていた欧米の進水記念絵葉書を紹介し、1.2項でわが国にもたらされたわが国発注による英国建造軍艦の進水記念絵葉書の影響を考察する。1.3項で現在も欧米で業者や好事家の間で制作・蒐集されている進水記念カバーの発行状況や特徴を紹介する。

第2章は、2.1項でわが国の絵葉書ブームと絵葉書文化を紹介する。2.2項でわが国の進水記念絵葉書が初めて作られた戦艦薩摩建造の背景と絵葉書図案の構成と内容を説明をする。今も続く世界に類がない多色刷進水記念絵葉書の誕生である。

第3章はわが国の進水記念絵葉書の種類と包み方について述べる。現在は造船所発行だけであるが、第2次大戦以前は造船所発行と絵葉書専門店発行があり、それぞれに多色刷版と写真版があつた。3.1項で造船所発行の多色刷進水記念絵葉書について、3.2項で造船所発行の写真版進水記念絵葉書について、3.3項で絵葉書専門店発行の進水記念絵葉書について発行状況や特徴について述べる。3.4項で進水記念絵葉書の包み方が専用封筒、タトウ、ファイルと変わり、現在のブックレットへ至る変遷をたどる。

第4章は明治期から第2次大戦中にかけての進水記念絵葉書の変遷を見る。4.1項で商船を対象に大型客船天洋丸の生まれた背景とその進水記念絵葉書、1枚目の絵葉書の主題である完成予想図を大きく描こうとする努力と絵葉書画面の数分の一になる過程、2枚目の絵葉書の主題の変遷などを述べる。4.2項で第2次大戦前に世界第3位を誇った帝国海軍艦艇の進水記念絵葉書の特徴と変遷を述べる。4.3項で国家(逓信省)が艦艇の進水式を国家の慶事として進水記念絵葉書に押印するために制作した郵便記念日付印と、建造造船所が自らの作品である進水記念絵葉書に押すために制作した進水記念日付印を紹介する。

第5章は、5.1項で第2次大戦の敗戦による占領軍総司令部の厳しい統制と戦後の物資払底の中でつくられた進水記念絵葉書と包紙の構成や様式の変遷を述べる。5.2項で昭和30年代に入ると経済発展により新しい船種が生まれ大型船が建造される中で多くの造船所が進水記念絵葉書を発行し、画家が描く完成予想図の船容と表紙の図案が多様化した昭和60年頃にかけての進水記念絵葉書の最盛期について述べる。昭和40年代に入ると建造ドックが次々に築造されると命名・竣工記念絵葉書が多くなり、その絵葉書で昭和60年前後から画家が描いた完成予想図に公式試運転で撮影された航走写真に代わり始め平成10年頃に殆どか航走写真に代わり、表紙は進水・命名記念絵葉書

ともども斬新な図案になりつつある様を述べる。

本論では紹介する進水記念絵葉書は特定の造船所に偏らないよう努めながら、出来るだけ図案の解説を試み、造船史や民俗学の見地からも軽く触れた。なお、進水絵葉書の発行状況などに関する数値は筆者の確認によるもので、今後の調査につれて大きな変更はないと思うが少しの増加はありえることをお断りする。

目 次

	頁
1. 欧米の進水絵葉書と進水記念カバー	3
1.1 進水記念絵葉書	3
1.2 我が国にもたらされた進水記念絵葉書	5
1.3 進水記念カバー	8
2. わが国の進水記念絵葉書	10
2.1 絵葉書ブーム	10
2.2 進水記念絵葉書の誕生	11
3. わが国の進水記念絵葉書の種類	14
3.1 造船所発行の多色刷進水記念絵葉書	14
3.2 造船所発行の写真版進水記念絵葉書	19
3.3 絵葉書専門店発行の進水記念絵葉書	20
3.4 わが国の進水記念絵葉書の包み方の変遷	22
4. 明治期から第2次大戦中にかけての進水記念絵葉書	28
4.1 商船の進水記念絵葉書	28
4.2 帝国海軍艦艇の進水記念絵葉書	38
4.3 進水記念日付印	49
5. 第2次大戦後から現在までの進水記念絵葉書	58
5.1 第2次大戦直後の進水記念絵葉書	58
5.2 現在の進水記念絵葉書	64
結 び	75
参考文献	76

[表紙共 77 頁]

1. 欧米の進水絵葉書と進水記念カバー

1.1 欧米の進水絵葉書

世界最初の官製葉書が 1869 年にオーストリー＝ハンガリー帝国で発行されると、それまでは封書郵便だけであったが、直ぐに葉書の利便性が理解されて 1870～1874 年の間に西欧諸国に広く普及した。そして間もなく絵図を印刷した絵入り官製葉書が生まれた。

次いで私製絵葉書の発行が 1872 年にドイツで、1873 年にフランスで、1894 年に英国で、1898 年に米国でと順次認可され、誰でも絵葉書をつくることが可能となった。そこに印刷技術の発達があり絵葉書の商用印刷が始まった。

20 世紀始めは軍艦の大きさと搭載する大砲の口径が国の安全保障にかかわり、大型豪華客船が国の威信を示す時代で、大艦巨船の建造競争が先進諸国の間で行われた。一般の人々はそのような大艦巨船の進水に関心が高く、進水式の絵葉書が発行されるようになった。次に例を示す。

図 1.1.1 は 1900 年 5 月ロシアのバルチック造船所(私立)で進水するペレスウェート級戦艦の 3 番艦 Pobieda (常備排水量 12,683 トン)の進水絵葉書で、建造建屋から艦尾に白地に青のクロスを描く軍艦旗を翻して滑り出る写真である。

本級 3 艦は日露戦争でわが国と戦い、本艦と 1 番艦 Peresviet は旅順港内でわが国の陸上背後からの砲撃により沈座したが、後に浮揚・大改修されてわが戦艦周防と相模となった。2 番艦 Oslabria はバルチック艦隊旗艦として来航し日本海海戦で集中砲火を浴び撃沈された。



図 1.1.1 ロシアの進水記念絵葉書(1900)

図 1.1.2 は 1902 年 2 月にニューヨークで進水したドイツ皇帝ヴィルヘルム II 世注文のスクナー型帆装ヨット Meteor (排水量 420 トン)の進水記念絵葉書である。当時の米国は大型帆装ヨット建造で世界をリードしていた。

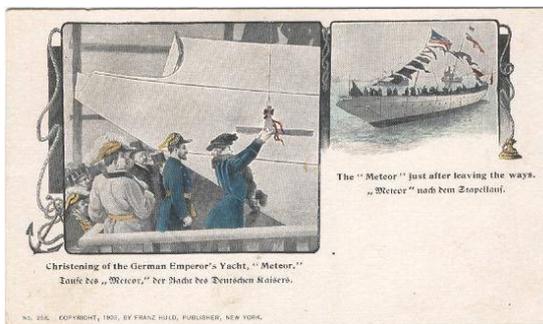


図 1.1.2 米国の進水記念絵葉書 [1]

この進水式にはドイツからヘンリー王子や官界・陸海軍の高位高官を迎え、米国からルーズベルト大統領ほか多くの要人・財界人 3,000 人が参列して盛大に挙行された。図中の左側の手彩色の写真はヘンリー王子のエスコートで大統領令嬢がシャンパン割を行っている様子、図中の右側の写真は進水直後船台沖に浮かぶ本船である。ところが、このシャンパンは皇帝が指定したドイツ産の発泡酒

”シャウムウエイン・ラインゴールド”の筈が、何者かによってフランス産のシャンパン”モエ・エ. シヤンドン”に取換られていたのが発覚し、それを知った皇帝が激怒してドイツ帝国駐米大使を引き上げる騒ぎにまで発展した後日談がある。

図 1.1.3 は、1904 年 4 月 6 日に米国ニューポート・ニュース造船所で造船所始まって以来の大観衆を集めて行われたヴァージニア級戦艦 5 隻のネーム・シップ Virginia (常備排水量 14,948 トン)の進水記念絵葉書である。

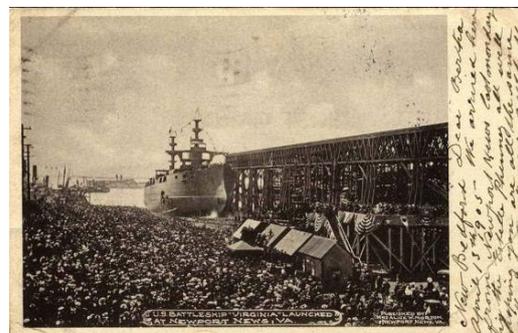


図 1.1.3 米国の進水記念絵葉書 [2]

この絵葉書は米国から英国に差し立てられたもので、郵便消印の日付は同年 4 月 13 日、書信の内容は進水の内容は触れてなく差出人個人の近況報告である。発行は Mrs. Alice W. Morton, Newport News, VA.となっている。

図 1.1.4 左は、1904 年 6 月 19 日にイタリアのラ・スペチア海軍工廠で進水したレジナ・エレナ級戦艦 4 隻のネームシップ Regina Elena(常備排水量 12.691 トン)の進水記念絵葉書で、良く見ると絵葉書表面に銀が浮いており印刷でなく焼き付けた印画紙をそのまま絵葉書にしたもので、進水式の来賓に贈られたものと思われる。船台を滑り降りる本艦の左側には大きな栈敷が見え水面に多数の小舟が浮かぶ盛大な進水式である。

この絵葉書はイタリアから米ニューヨークに差し立てられたもので、イタリア側の消印は 6 月 24 日付、ニューヨークの消印は 7 月 5 日付、図の上に手書きによる文章は、イタリア王国戦艦の進水を伝えるもので日付は 6 月 23 日となっている。

図 1.1.4 右は、1905 年 3 月フランスのサン・ナザールのペノエ造船所で進水した大西洋横断客船 La Provance (13,753 総トン)の進水記念絵葉書で、船台から離れる直前の写真である。絵葉書上端に活字で本船の主要目などの記述があるが、手書きの書込み日付と郵便切手消印の日付は共に 1906 年 1 月で進水との関連は認められない。



図 1.1.4 イタリア、フランスの進水記念絵葉書 (1904 & 1906)

図 1.1.5 左は 1910 年 10 月英ハーランド・アンド・ウォルフ造船所で進水した大西洋横断豪華客船オリンピック級 3 隻のネームシップ Olympic (45,324 総トン)の進水記念絵葉書である。裏面に“British Manufacture”とあり、観光土産的なものと思われる。画面は船台から滑り出る巨船の写真に彩色したカラーで、上端に Launch of the Giant White Star Liner “Olympic” of Harland & Wolff’s Shipyard, Belfast と印刷している。2 番船のタイタニック Titanic は薄命であったが、本船は 24 年の長寿を保った。

本船は当時の最大船型である 1907 年就役の 31,550 総トンの大西洋横断高速客船 Lusitania と Mauretania の姉妹船と比較してすば抜けた巨大船であった。本船を建造するため造船所は 3 本の船台を 2 本に纏め、図に見える巨大なガントリー・クレーンを建設したと記録されている。

図 1.1.5 右は 1936 年 12 月に独ドイチェ・ヴェルケ・キール造船所の第 1 船台で進水したシャルンホルスト級戦艦の殿艦 Gneisenau (基準排水量 31,850 トン)の進水記念絵葉書で盛大な進水式を誇示している。本級は第一次大戦のヴェルサイユ条約(10,000 トン以下の制限)に反して秘密裏に進められたナチ・ドイツ再軍備最初の戦艦である。

本絵葉書の裏面には造船所名と社章に、艦名、進水年月日、それに「ヒットラー総統が栄光ある海軍の再建に着手した」の印刷があり、造船所の宣伝用とみられる。

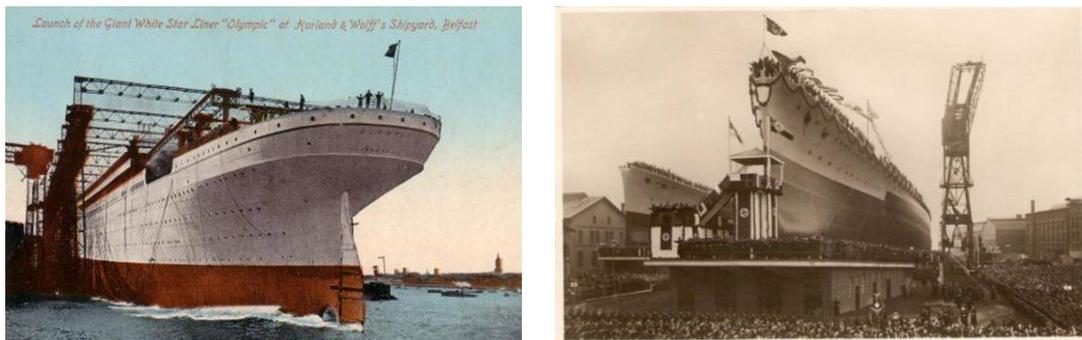


図 1.1.5 英国、ドイツの進水記念絵葉書(1910 & 1936)

以上、これまで筆者が見たのは 1900 年発行の進水絵葉書が一番古く、盛大な進水式や滑り下りる巨体を撮影した写真版である。造船所が関係者に贈呈するために制作したものもあるが、多くは絵葉書専門店発行の観光土産物的なものや船主や造船所の宣伝用のもので、建造造船所が進水式直後に関係者や一般参観者に頒布するわが国の多色刷進水記念絵葉書とは趣が異なる。

マスメディアが発達して進水写真が容易にみることが出来るようになり、一方で大艦巨船の意味合いが低下してくると、進水を題材とする写真版絵葉書に対する一般の人々の関心が低くなって、第二次大戦後は海運・造船のキャンペーンなど除くと殆んど見られなくなった。

1.2 わが国にもたらされた進水記念絵葉書

わが国では幕末から多数の大型艦船を欧米に発注したが、これらの当地で発行された進水記念絵葉書を目にすることは少ない。ここに英国建造の軍艦 2 隻を紹介する。

日露間の緊張が高まる中でロシアの戦艦建艦計画に対抗すべく、明治 35 年に調印された日英同盟をたよって、明治 36 年に戦艦香取(常備排水量 16,200 トン)と戦艦鹿島(常備排水量 16,660 トン)が英国のヴィッカース社とアームストロング社に工期 27 カ月の短納期で発注された。

明治 38 年 7 月 4 日、英国ヴィッカース社バロー造船所で上述の中の戦艦香取の進水式が有栖川宮ご夫妻が臨席されて挙行された。本艦は日露戦争に間に合わなかったが、5 月 27・28 日の日本海海戦でバルチック艦隊に大勝したニュースは知られており、英国では朝野をあげて同盟国日本の戦勝と本艦の進水を祝った。

この進水式の模様を翌日付の米国ニューヨーク・タイムズ紙は、

これまで英国が建造した最強の戦艦である香取が 10,000 人の大観衆が見守る中、有栖川宮妃殿下が命名・支綱切断を行い、菓玉が開くと紙吹雪の中を平和と善意の象徴である鳩が舞い華やかに進水した

と報じ、式後の祝宴における有栖川宮のスピーチも掲載している。

この時、英国の絵葉書専門店 2 社が本艦の写真版進水絵葉書を発行して、その中の 1 つと全く同じものが東京三越呉服店(現在の三越百貨店)から国内で発行された。これらを図 1.2.1 に示す。左が英国で発行されたもの、右が東京三越呉服店が発行したものである。

後者の画面上側に「明治三十八年七月四日」「軍艦香取進水記念」と 2 行に分けて記述しており、下側の余白左に三越の社章と「三越呉服店謹製」の文字が見える。

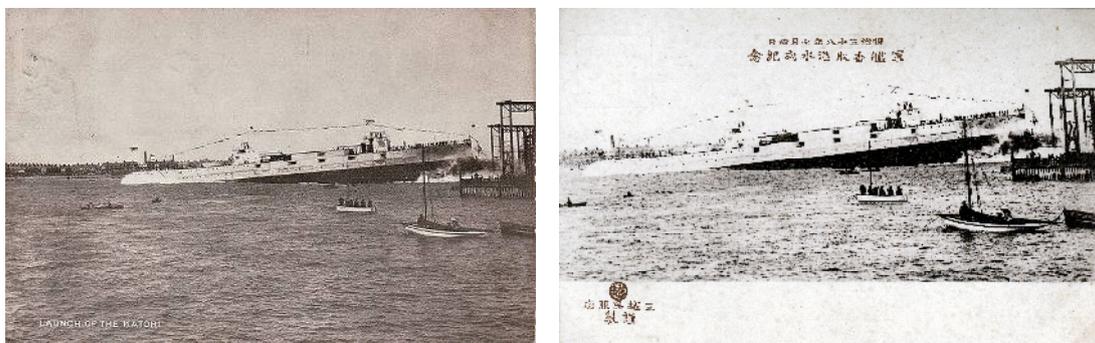


図 1.2.1 英国で進水せる戦艦香取の進水記念絵葉書(左が英国製、右が東京三菱呉服店製)

この絵葉書が、わが国で発行された最初の進水記念絵葉書と云われるが国内発売日も含めて詳細不明である。翌 39 年 5 月 28 日付の日本海海戦戦勝を記念する特殊通信日付印(国家の慶事として通信省が期間限定で使用した特別郵便印)が押印されたものも多く残っていて、長期間にわたり販売されて(進水記念絵葉書なる絵葉書)の存在が国民に知られたと思う。

わが国は後述する日露戦争中の造艦により大型艦建造に自信を付けるが、明治期末、高速戦艦の技術導入・習得のため外国発注最後となる金剛級巡洋戦艦の 1 番艦金剛を英ヴィッカース社に発注し、続けて同型艦を横須賀海軍工廠で比叡、川崎神戸で榛名、三菱長崎で霧島を建造した。

図 1.2.2 は明治 45 年 5 月 18 日にヴィッカーズ社バロー造船所で進水した巡洋戦艦金剛(常備排水量 27,500 トン)の、進水写真をそのまま焼き付けた印画紙版 3 枚一組の造船所制作進水記念絵葉書である。これには写真の下に書かれた説明文が、”Launch of Japanese Battle-Cruiser KONGO at Vicker’s Naval Construction Works, Barrow-in-Furness” と ”Launch of H.I.J.M.S. KONGO, by Madame Koike, at Vicker’s Naval Construction Works, Barrow, May 18th, 1912” の 2 種類が存在するが、傍点の記述から見て、前者が一般来賓、後者が特別来賓への贈呈用と考えられる。本図は後者で、Madame Koike は時の駐英小池張造臨時代理大使の夫人である。

図右下は図左下の裏面で、本進水式に立ち会った黒崎陸軍中將がロンドンから日本の留守家族宛に出した実郵便である。通信文は

本日金剛艦ノ進水式見事ニ举行セラレタリ、裏面ハ進水ノ景情ヲ撮影セシモノ、今ヨリ倫敦ト別レ順路セル巴里ニ向ウ。コノ撮影ハ僅カニ二時間許リニテ写真トナリナントス。

四十五年五月十八日午後二時半。

切手に押された郵便局消印の日付は英バロー局 1912.5.18、シベリヤを経由して東京外国郵便受入局の消印日付は 1912.6.10、地元局の消印日付は 45.6.11 となっている。

この通信文の中で黒崎中將も驚いているが、この絵葉書が進水後わずか 2 時間で渡されたことが注目される。この進水式には外交官や海軍関係者に交じって川崎神戸や三菱長崎派遣の技師も立ち会っており、三菱長崎で大正 5 年に進水した貨物船与禰丸や大正 13 年に進水した青函連絡船津軽丸で同じような印画紙版進水記念絵葉書が制作されている。



図 1.2.2 英国で進水せる戦艦金剛の進水記念絵葉書

1.3 進水記念カバー

進水記念カバーは初日カバーにヒントを得て作られるようになった。ここでカバーとは横に長い封筒のことである。

通常の初日カバーは新切手の発行を記念して作られる。封筒の左側に新切手由来の図案を描いて封筒の右側には宛先を書き、新切手発行初日に郵便局で新切手を購入・貼付して郵便日付印を押してもらおうというもので、1900年代初めに米国の切手商が始めたと云われる。これが1920年代後半から世界に広がり、現在では郵政当局までもが制作・発行する国もある。

写真による画一的な進水絵葉書に物足りない収集家や専門業者が、この初日カバーに着想を得て封筒の左半分に進水する艦船に由来する図案を描いて右半分に宛名を書き、進水当日に切手を貼り投函して郵便日付印を押す進水記念カバーを考えだし、1930年頃から途絶えることなく現在まで制作されている。例を次に示す。

図 1.3.1 左は 1933 年 2 月 25 日に米ニューポート・ニュース造船所でフーバー大統領夫人の命名により進水した航空母艦 **Ranger** (基準排水量 14,500 トン)の進水記念カバーである。左側にガントリー・クレーンの下を進水する本艦を描き、その上に「米海軍で空母として最初から計画建造された艦」、下に「米国軍艦レンジャーの進水を記念して」「ニューポート・ニュース造船所で 1933 年 2 月 25 日、11 時 30 分進水」と記述している。右側上の郵便日付印は「ヴァージニア州、ニューポート・ニュース、1933 年 2 月 25 日午前 11 時」となっている。なお、この進水式は禁酒法の時代で、シャンパンの代わりにグレープフルーツ・ジュースが用いられた。

図 1.3.1 右は 1938 年 7 月 28 日に米フィラデルフィア海軍工廠で進水したバグレイ級駆逐艦 20 隻の 16 番艦 **Rhind**(基準排水量 1,500 トン)の進水記念カバーである。左に本艦の完成予想図が描かれ、下側にカバー制作者名“Philadelphia Navy Yard Development Association”とあり、右上に国債購入キャンペーン付の当日丸型日付印が押されている。

米国では海軍艦船を対象に、進水式だけでなく、起工、慣熟訓練、就役などの節目に合わせてそれぞれの記念カバーも制作されている。



図 1.3.1 米海軍艦艇の進水記念カバー(1933 & 1938)



図 1.3.2 米原子力潜水艦オクラホマシティの進水記念カバー(1985)

堂とその敷地内に立つ石油採掘櫓群、右側に本艦の艦名とシルエット、小さく命名者の名が書かれている。郵便日付印は”Christening of The USS Oklahoma City”なる文言付の造船所構内郵便局特別印である。

図 1.3.3 左は 1968 年 10 月 11 日にドイツ・キールのホヴァルトツヴェルケ造船所で竣工した原子力鉱石運搬船オットーハーン Otto Hahn (16,871 総トン)の竣工記念カバーである。右上には造船所内郵便局の当日特別日付印が押印されている。

図 1.3.3 右は 1971 年 6 月にヴィッカーズ社バロー造船所でエリザベス II 女王陛下の命名により進水したミサイル駆逐艦 Sheffield (基準排水量 3,500 トン)の進水記念カバーである。封筒の左下に航走する本艦を描き、上に女王陛下により進水したと記されている。右上に貼った切手には艦名、進水年月日、造船所名を刻んだ特別日付印が押されている。本艦は英国初の全ガスタービン駆逐艦 Type42 の第 1 番艦として建造されたが、1982 年にフォークランド戦争の緒戦で不幸にもエグゾセ対艦ミサイルが命中して戦没した。



図 1.3.3 ドイツ原子力船オットーハーンと英ミサイル駆逐艦シェフィールドの進水記念カバー

これらのカバーを見ると、わが国の進水記念絵葉書に比べると稚拙であるが、そこに手作り感があり、デザインがあり、それなりの味わいがあるって好事家に根強い人気があるって作り続けられている。

2. 我が国の進水記念絵葉書

わが国の進水記念絵葉書発行は欧米の影響と云われるが、最初に作られた戦艦薩摩の進水記念絵葉書は欧米の”進水式の写真版”の模倣ではなく、わが国の文化に根ざした独特の進水記念絵葉書として誕生した。

2.1 絵葉書ブーム

わが国では明治4年(1871)に初めて郵便切手が発行され、次いで明治6年に官製葉書が発行された。その紙面の端には次のような文言が印刷されていた。

他見ヲ憚カラス又上包ヲ要セサル短文通ヲ低税ニテ往復ノ便宜ヲ開クヘキ為メ
之ヲ各地郵便役所及ヒ取扱所ニテ可売下事

始めの頃の絵葉書はこの官製はがきに絵を印刷していたが、明治33年(1900)9月1日の私製葉書発行の認可に続き同年10月10日に私製絵葉書発行が認可されると、絵葉書ブームとなり日露戦争記念絵葉書発行でピークに達した。

日露戦争が明治37年に勃発すると、戦意昂揚のため通信省は日露戦役記念絵葉書を2年間に8回47種類を発行したが、画像情報が少なかったこともあって熱狂的な人気を呼んだ。次のような新聞記事が残されている。

○明治37年の第1回記念絵葉書発行日では、神田郵便局に押しかけた群集に怪我人が出て整理のため騎馬警官が出動する騒ぎになった。その一方で、売価12銭の絵葉書にその場で50銭のプレミアムが付いた。かけそば2銭から2銭5厘の時代である。

○明治39年の最終回の発行では、売価20銭の高額であったが江戸橋の郵便局内で先を争う群集が喧嘩を始め警官が駆けつけても怪我人が続出、止む無く販売を中止した。すると買えなかった群衆が窓ガラスを割る始末で、郵便局を完全に閉鎖してやっと騒ぎが収まった。

この絵葉書ブームの中では艦船を含む多種多様な絵葉書がつくられたが、美人、美術、観光地や都市の景観を描くものの人気が高かった。なかでも竹内栖鳳、上村松園、鹿子木孟郎、竹久夢二などの著名な画家がデザインした木版や石版による多色刷に人気が集まり、絵葉書交換会が開催され、専門書も出版されて絵葉書文化が開花した。蒐集家に夏目漱石、尾崎紅葉、大町桂月などの著名人の名がみられる。

当時有名な大阪朝日新聞の大江素天は、その著書の中で次のように述べている。

私たちは毎日のように店頭で押しかけて月給袋の底をはたいたものである。はたき足りない時は無論借金である。

記念絵葉書は、日露戦役記念絵葉書の後も通信省から国家の慶事に際して、また政府外郭団体、民間団体からも専用封筒やタトウ付きで発行された。艦船についても海の記念日や乗船記念など民間によるものも含め多く見られる。これらは第2次大戦の始めまで発行されたが戦況が激しくなると見られなくなった。

2.2 進水記念絵葉書の誕生

横須賀海軍工廠で明治39年11月15日に当時世界最大の戦艦薩摩(常備排水量19,150トン)の進水式が盛大に挙行された。この進水式は帝国海軍にとっては格別な意義があった。

日露戦争が明治37年2月8日に勃発して早々の5月15日、旅順港を基地にする戦艦7隻からなるロシア艦隊を牽制して、黄海をパトロール中の戦艦八島(常備排水量12,320トン)と初瀬(常備排水量15,000トン)が相次いでロシアの機雷に触れ沈没した。当時は戦艦の隻数が海戦の勝敗を決めると考えられていた時代である。この事態は、わが国が保有する戦艦6隻のうち2隻を一挙に失って海軍のみならず全国民も震撼する事態だった。

それまでの国内建造の最大艦は、横須賀海軍工廠の海防艦橋立(4,500トン・工期74ヵ月)と呉海軍工廠の巡洋艦対馬(3,500トン・工期28ヵ月)で、喪失した戦艦の代りを国内で急速建造することは常識的に不可能である。海外から調達しようにも、英国は日露戦争の勃発を見越して発注

した戦艦鹿島と香取が起工直後で手一杯、他の国からの輸入は局外中立のため不可能であった。

ここにおいて帝国海軍は非常な決心を以て、明治37年6月に常備排水量13,970トン装甲巡洋艦筑波(工期24ヵ月)と生駒(工期30ヵ月)の建造を呉海軍工廠に訓令した。

さらに戦艦11隻を含むバルチック艦隊が本国出撃の報に接すると、38年1月に世界最大の常備排水量19,700トン戦艦薩摩と安藝、常備排水量14,870トン装甲巡洋艦伊吹と鞍馬の大艦4隻の建造を横須賀海軍工廠と呉海軍工廠に訓令した。両海軍工廠は良く責務を果たし、国家の要請に応え不可能を可能にした。

このようにして横須賀海軍工廠は戦艦薩摩の進水式を迎えた。その時は日本海海戦大勝の興奮冷めやらぬなか、講和成立後初の、横須賀海軍工廠最大の、そして世界最大の戦艦の進水式とあって、明治天皇自ら皇太子殿下と皇族方と共に進水式に台臨され、内外の貴顕高官淑女も招待して、構内だけでも6万余の大観衆が集まる大進水式となった。

この時、横須賀海軍工廠はわが国で初めて図2.2.1に示す3枚一組の「大日本軍艦薩摩進水記念」と印



図 2.2.1 戦艦薩摩の進水記念絵葉書[1]



図 2.2.2 戦艦薩摩の進水記念絵葉書[2]

刷した薄紙専用封筒入りの進水記念絵葉書を発行した。

図 2.2.1 において、上段は署名入り油彩による画面一杯に朝焼けを背景に堂々と波を蹴立て進む重量感あふれる本艦の完成予想図である。図中段は吉兆の赤色に進水月の菊月に因む大輪の菊の花びらを背景に、左上の四角形に船台上で建造中の本艦艦首部の、中央の菱形に艦中央部の写真を配

し、右下の四角に本艦の艦名、起工日、進水日、横須賀海軍工廠名を記している。

図 2.2.2 は図 2.2.1 中段の裏面である。大輪の菊の花びらを裏から型を押して立体的に見えるよう工夫を示す。

図 2.2.1 下段は『甲鉄艦の発達』の表題があって、欧米先進国に追いついた造艦能力を誇示している。曲水と小菊の花びらを背景に二つの四角と一つの菱形を配し、中央の四角に本艦の、左上の四角には日露戦争の連合艦隊旗艦である戦艦三笠の、右下の菱形にわが国最初の戦艦扶桑のほぼ大きさに比例したシルエットを描き、それぞれに建造した造船所、進水年月日、艦の長さなどを記載している。本絵葉書も曲水と小菊の花びらを裏から型押しして立体的に見せている。

図 2.2.3 は本記念絵葉書の半透明の薄紙専用封筒である。経年変化しているが白色ないし淡黄色であったと推定される。薄紙に 0.4 mmピッチの細かい格子の型押しがしてある。

図 2.2.1 の中段、下段の絵葉書右上の大型丸印は通信省制作の進水記念日付印、図 2.2.2 左の大型丸印は横須賀海軍工廠の進水記念印で、それぞれ本艦の進水式に合わせて用意されたものである。(詳しくは 4.3 項を参照)。



図 2.2.3 戦艦薩摩の進水記念絵葉書[3]

本艦の進水式を特集した明治 39 年 12 月 10 日発行の雑誌「風俗画報」は、その中で進水記念絵葉書について次のように記述している。

- 鎮守府にて記念として三枚を一組としたる絵葉書を発行し、これを参観者に配布せり。その模様は (1)軍艦薩摩武装の図、(2)造船所内部の全景、(3)三笠、薩摩、扶桑の比較図にして後の二枚には菊月に因み黄金冬菊などを配描下るものなり。
- 当日、立食場内、衣糧科門内および水交社付近の三か所において職工共済組合発行絵葉書などの事前販売を許す。
- 軍艦薩摩進水記念として横須賀郵便局においては、その当日第一種および第二種郵便物に特殊日付印を押捺せり。

これによると発行は横須賀海軍工廠本体ではなく外郭団体の職工共済組合が担当し、構内および海軍将校クラブの水交社で頒布したことが判る。

この3枚組の他に使い分けは不明であるが、同じ薄紙専用封筒を使用した図 2.2.4 に示す多色刷 2 枚組が存在する。図左は図 2.2.1 中段に示した絵葉書と図案は同じで色違い、図右は図 2.2.1 下段に示した絵葉書と同じである。



図 2.2.4 戦艦薩摩の色違い進水記念絵葉書

これら多色刷の進水記念絵葉書の他に、同工廠から薄紙専用封筒付写真版 2 枚組の進水記念絵葉書も発行された。これは進水式の記録として関係者に贈呈したと考えられるが詳しくは不明である。これらを図 2.2.5 に示す。図左は進水式開始を待つ本艦と手前が式台である。式台は大進水式とあって皇族方や海軍将官が並び立たつために手前左まで拵がっている。画面上端に「大日本軍艦薩摩進水記念 其一」と Souvenir of Launching Ceremony of Japan Warship Satuma の記述がある。図右は船台から滑り下りる本艦で、港内の汽船が一斉に汽笛を鳴らして祝意を表しているのが判る。画面上端の記述は同じで其一が其二に代わっている。裏面には発行者として工廠本体ではなく外郭団体「横須賀海軍工廠職工共済会」の名がある。多色刷絵葉書と同じである。

絵葉書ブームの中、世紀の大進水式の横須賀海軍工廠発行の記念絵葉書は工廠構内でしか入手できなかったのも、この人気に民間絵葉書専門店業者 3 社が参入して 4 種類の多色刷記念絵葉書を発行した。

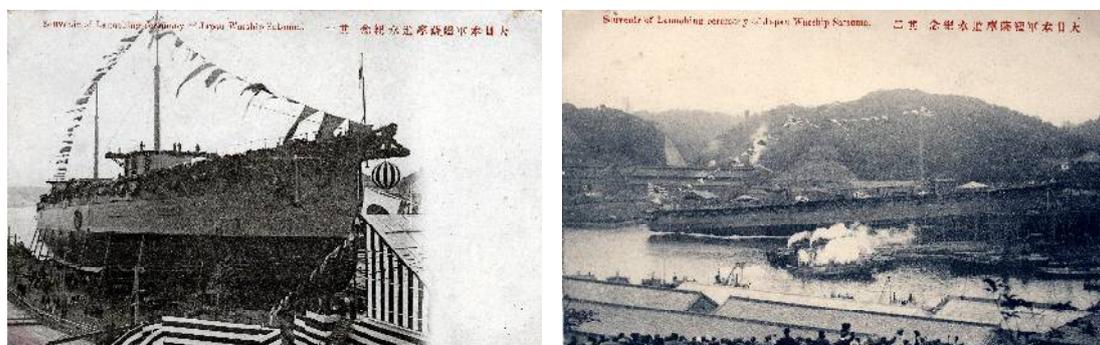


図 2.2.5 戦艦薩摩の写真版進水記念絵葉書

図 2.2.6 は東京三越呉服店発行の記念絵葉書で 1 枚組である。月桂樹の冠を頂く勝利の女神が波穏やかな海に本艦を浮かべんと捧げている。その足元には進水月の菊月に因む小菊が咲き乱れ、左下に「軍艦薩摩進水式記念」、「明治 39 年 11 月 15 日」、「東京三越呉服店謹製」の記述がある。優れた図案である。

以上、明治 39 年 11 月 15 日に進水した戦艦薩摩で発行された進水記念絵葉書を少し詳しく紹介した。世界に類を見ない造るものの誇りや喜びを描くわが国の多色刷進水記念絵葉書の誕生である。



図 2.2.6 戦艦薩摩の
東京三越呉服店発行
進水記念絵葉書

3. わが国の進水記念絵葉書の種類

現在は造船所発行の多色刷版絵葉書だけであるが、第 2 次大戦以前は造船所発行と絵葉書専門店発行があり、それぞれに多色刷版絵葉書と写真版絵葉書があった。これらの特徴や発行状況について述べ、絵葉書の包紙と包み方の変遷も紹介する。

3.1 造船所発行の多色刷版進水記念絵葉書

わが国の進水記念絵葉書では造船所が発行する多色刷版絵葉書が一番多い。それは進水式の場面を単に撮影した写真ではなく、完成予想図を核に、喜びや誇り、祈りや期待などを多色刷りで描いたものである。

進水記念絵葉書で完成予想図を描くのは戦前のドイツに油彩画を写真に撮った白黒版が 1 例あるのみで、多色刷り完成予想図はわが国だけの特徴である。進水式の時点で関係者や観客にとって大きな鉄の塊に、造る者の誇りや喜びを共感してもらうためには、図 2.2.1 上段に示す戦艦薩摩の完成予想図のように、誰にでも分かるようにリアルに大きく描いて素晴らしさを理解してもらうことが好ましい。

しかし、当時の石版印刷では特性から微妙な色合いを細かく表現するのは難しく、コストと時間がかかって特別なものに限られた。

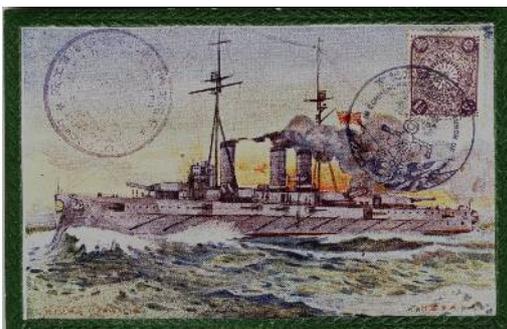


図 3.1.1 戦艦河内の進水記念絵葉書

図 3.1.1 は明治 43 年 10 月 15 日に横須賀海軍工廠で戦艦薩摩を 1,500 トン上回る大艦として進水した戦艦河内(常備排水量 21,150 トン)の進水記念絵葉書で、本格的な油彩画である。日露戦争後沿岸艦隊から航洋艦隊への建設に踏み出した帝国海軍の第 1 艦としての心意気が示されている。

その後も、海軍工廠や民間造船所の代表的艦船で多色刷で画面一杯に描くことが何度か試みられ

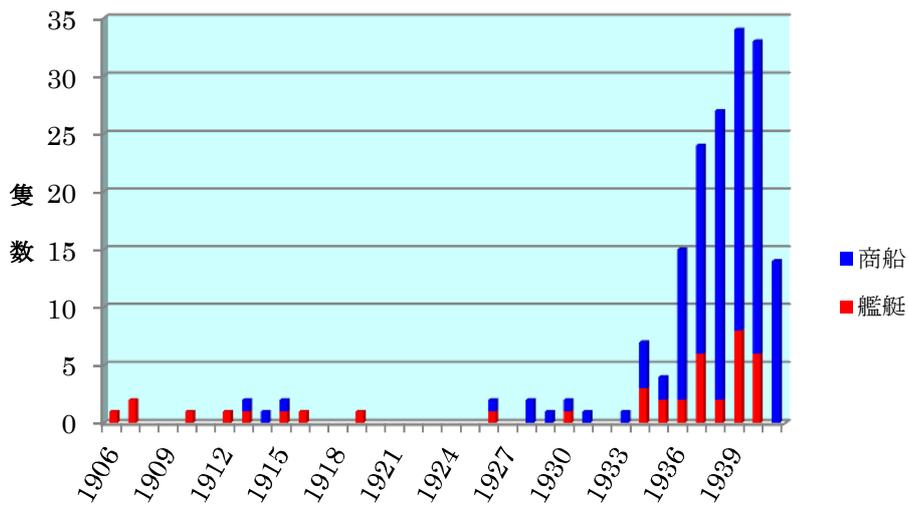


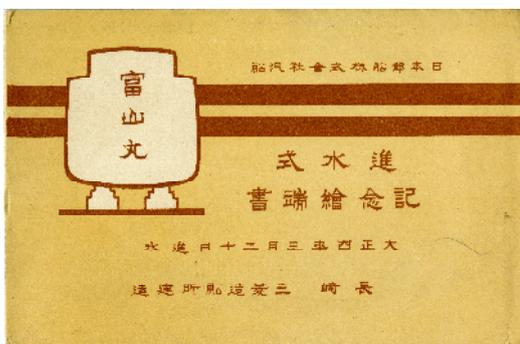
図3.1.2 完成予想図を多色刷で画面一杯に描いた進水記念絵葉書の発行状況

たが、一般的になるのは印刷技術が発達する昭和 10 年代まで待たなければならなかった。その状況を図 3.1.2 に示す。

油彩画の代わりに印刷がやさしいペン画による完成予想図が、明治 40 年に横須賀海軍工廠で進水した装甲巡洋艦鞍馬(図 4.2.3.参照)や大正 8 年に呉海軍工廠で進水した戦艦長門などで試みられたが普及しなかった。印刷技術が発達するまでの間は、完成予想図を単色で絵葉書画面の数分の一に描き、その周りを船名に由来する図案や吉祥図案などで飾ったものが多い。

図 3.1.3 は大正 4 年 3 月 20 日に三菱長崎で進水した貨物船富山丸の進水記念絵葉書で、図右側の 2 枚が絵葉書で、図右上の中央は船名が由来する富山・魚津の海に春に見られる蜃気楼に因んで、蛤の中に単色で完成予想図を描き、蛤が噴き出すという蜃気楼に浮かぶ楼閣を水平線に描く。図右下は進水式の菓玉を背景に建造中の本船写真を掲げている。図左下は専用封筒である。

2 枚目の絵葉書の主題は、大正期から昭和の初年にかけて建造中の本船の写真が多い。



三菱長崎造船所提供

図 3.1.3 貨物船富山丸の進水記念絵葉書



図 3.1.4 戦艦加賀の進水記念繪葉書

図 3.1.4 は大正 10 年 11 月 17 日に川崎神戸で進水した戦艦加賀(常備排水量 40,300 トン)の進水記念繪葉書で、図左上、図右上、図左下の 3 枚が周囲を金線で囲む繪葉書、図右下が A 型タトウ (3.4 項を参照)の包紙である。

図左上は完成予想図を中央に描き、背景に左上に軍艦旗、右下に川崎の社旗を、その間を清流にさらす加賀友禅の臙脂、藍、古代紫色の地に吉祥文様の反物を描く。図右上は中央にガントリー・クレーンの下で建造する本艦の写真を配し背景に新雪に輝く白山と黒百合を描く。図左下はガントリー・クレーンから滑り出る本艦を中央に描き背景に金沢城を描いている。



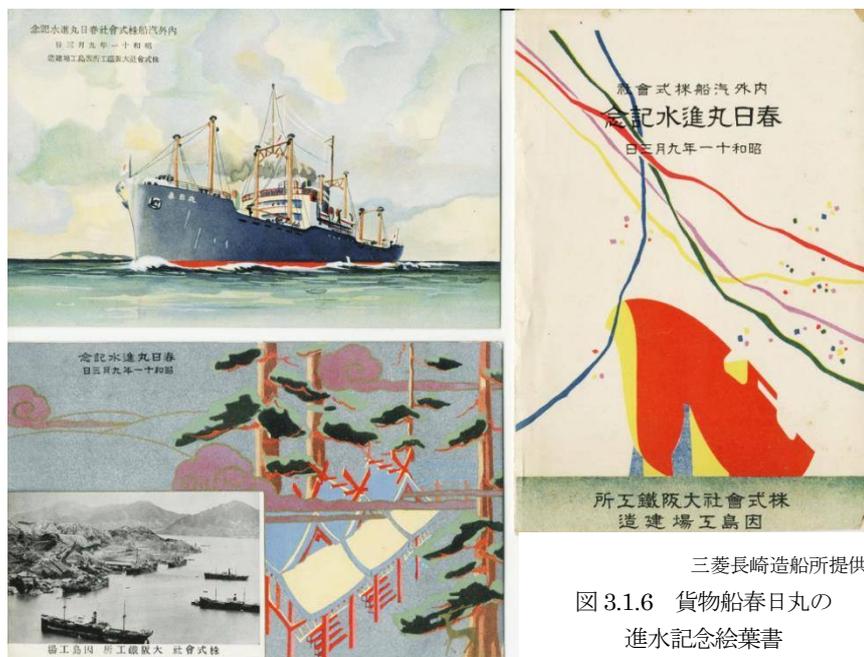
図 3.1.5 豪華客船秩父丸の進水記念繪葉書

図 3.1.5 は昭和 4 年 5 月 8 日に横浜船渠(のちの三菱横浜)で進水した浅間丸級豪華客船秩父丸(10,287 総トン)の進水記念繪葉書である。図左側の 2 枚が繪葉書で背景に船名が由来する武蔵国秩父に鎮座する秩父神社の神域を描く。図左上の主題の完成予想図

は、わが国最大の豪華客船であるが、まだ絵葉書の画面一杯に描くに至っていない。図左下は船台上で建造中の本船写真である。図右は単色刷普通紙専用封筒である。

昭和 10 年を過ぎると 1 枚目の絵葉書に本船完成予想図を一杯に描き、2 枚目の絵葉書の主題は船台上の本船写真から船名や進水月、推進機関、航路などに由来する図案が多くなる。

図 3.1.6 は昭和 11 年 9 月 3 日に日立因島で進水した 4,000 総トン貨物船春日丸の進水記念絵葉書で、図左側の 2 枚が絵葉書で図右は B 型タトウ (3.4 項参照) である。図左上の絵葉書は油彩で画面一杯に描いた完成予想図、図左下の絵葉書は造船所をのぞむ写真を左下に載せ、船名に因んで瑞雲たなびく春日大社の神域を画面一杯に描いている。



三菱長崎造船所提供
図 3.1.6 貨物船春日丸の
進水記念絵葉書

第 2 次大戦後、当初は占領軍の厳しい統制が東西対立により徐々に緩和される中で、造船も再開され進水記念絵葉書の発行も再開された。昭和 24 年は米国が海運・造船業への賠償請求案の撤回を発表して、明るい兆しに海運再建モードが拓がった年である。

図 3.1.7 は昭和 24 年 6 月 15 日に藤永田で進水した 5,500 重量トン貨物船萬世丸の進水記念絵葉書である。図右が絵葉書で、中型貨物船ながら珍しく外航資格をもち、船客 1 等 2 室を設備していたので上部構造が大きい。



ディーゼルが規制されていたので蒸気タービン船である。図左は B 型タトウ(3.4 項参照)で、造船所のシルエットを背景に薬玉の五色のテープと紙吹雪の中を鳩が舞っている。

図 3.1.7 貨物船萬世丸の進水記念絵葉書

昭和 20 年代後半になると絵葉書を包むタトウ型から挿み込むファイル型に、次いで絵葉書を綴るブックレット型になる。(3.4 項参照)



図 3.1.8 タンカー高邦丸の進水記念絵葉書

図 3.1.8 は昭和 28 年 3 月 10 日に播磨で進水した 28,000 重量トンタンカー高邦丸の進水記念絵葉書である。左側が絵葉書で、上が完成予想図、下が公室のカラースキムである。この頃になると一流ホテル並みの公室が設けられている。図右はポケット付きファイルで、進水を祝って薬玉の続命縷がなびき鳩が舞っている。

昭和 30 年代に入り暫くすると現在に至るブックレット型が定着する。

図 3.1.9 は昭和 41 年 4 月 6 日に三井玉野で進水した欧州航路向け 12,550 重量トン高速貨物船ぶれーめん丸の進水記念絵葉書である。図左がブックレットの表紙で、図右が完成予想図である。本船は三井造船・三菱重工両社の共同設計による 4 隻の第 1 番船として試運転速度 24.55 ノットを発揮した。



神戸大学海事博物館提供

図 3.1.9 高速貨物船ぶれーめん丸の進水記念絵葉書

3.2 造船所発行の写真版進水記念絵葉書

造船所発行の写真版絵葉書には、① 式台や進水する船体など進水式の写真を印刷して絵葉書にしたもの、② その写真を焼き付けた印画紙をそのまま絵葉書にしたもの、③ 完成予想図を写真に撮って印刷し絵葉書にしたものなど総計 32 隻がある。発行状況を次の表 3.2.1 に示す。発行目的を記述したものはないが建造関係者に頒布したものと思われ、発行部数は少ない。

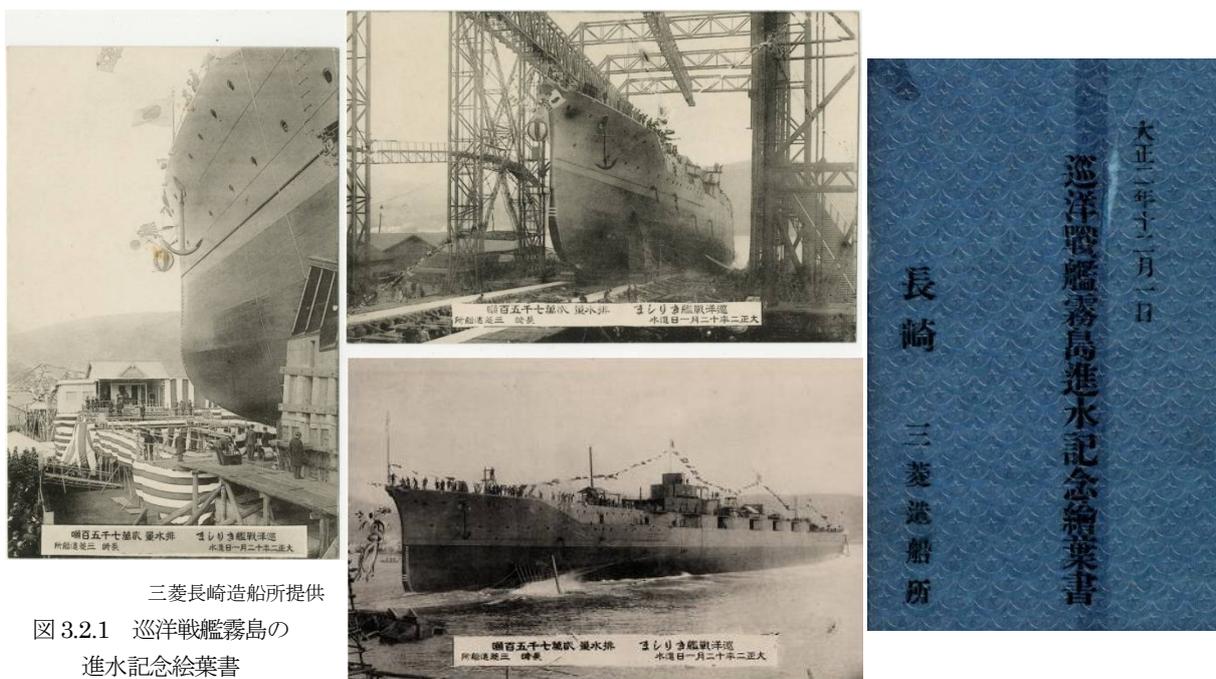
表 3.2.1 造船所発行の写真版進水記念絵葉書発行状況

	①		②		③	
	隻数	発行期間	隻数	発行期間	隻数	発行期間
海軍工廠	7 [7]	M39-44	—	—	1 [0]	T09
民間造船所	15 [11]	M40-S05	5 [3]	T05-S05	4 [0]	S22-23

注 1：[]内の数値は通常の造船所発行多色刷記念絵葉書が発行された隻数

注 2：発行期間欄の M は明治、T は大正、S は昭和を示す。

図 3.2.1 は大正 2 年 12 月 1 日に三菱長崎で進水した巡洋戦艦霧島(常備排水量 27,500 トン)の造船所発行の写真版進水記念絵葉書①型で、図左と図中上・下の 3 枚が絵葉書で、図右が薄紙専用封筒である。図左は船側から艦首方向を見て艦首の薬玉や進水式台である。式台をルーペで見ると天皇陛下のご名代閑院宮載仁殿下が玉座に立たれ、その斜め前で齋藤 実海軍大臣が命名書を読み上げている式典の真最中である。図中上は艦が滑り出した直後で薬玉はまだ開いていない。図中下は薬玉がすでに開き、艦が滑走台をまさに離れんとし複数の制動索がピンと張っているのが見て取れる。なお本艦は造船所の多色刷記念絵葉書も発行されている。



三菱長崎造船所提供
図 3.2.1 巡洋戦艦霧島の
進水記念絵葉書
[写真版]



図 3.2.2 青函連絡船津軽丸の

写真を直接焼き付けた印画紙を絵葉書にした②型が、三菱長崎に 2 隻と大阪鉄工に 2 隻、三井玉野に 1 隻ある。

図 3.2.2 は大正 13 年(1924)5 月 22 日に三菱長崎で進水した青函連絡船松前丸(3,432 総トン)の進水記念絵葉書で、薬玉が開き船台を滑り降りる写真である。本船には、他に造船所発行の 1 枚一組の多色刷記念絵葉書がある。

本船は浦賀で建造した翔鳳丸に続く第 2 船で、本航路初の客載貨車渡船である。貨車の搭載を船尾から行うべく後進で接岸するため船首舵を備えているが、本絵葉書でも見て取れる。

完成予想図を写真版絵葉書にした③型は、大正 9 年に舞鶴で進水した駆逐艦島風と、第 2 次大戦直後の昭和 22 年、23 年に三菱広島と三菱長崎で進水した小型客船 28 隻組の中の 4 隻が

ある。これらは多色刷記念絵葉書の代わりと思われるが発行部数は少ない。

3.3 絵葉書専門店発行の進水記念絵葉書

絵葉書ブームでかつ大艦巨船の時代に、横須賀や呉の海軍工廠と川崎神戸や三菱長崎で明治期から昭和 5 年にかけて進水した戦艦 11 隻、巡洋戦艦 3 隻、装甲巡洋艦 1 隻、巡洋艦 4 隻、空母 1 隻の軍艦 20 隻の進水式で、絵葉書専門業者が商業目的で発行した多色刷や写真版の進水記念絵葉書がある。発売は建造造船所所在地だけでなく船名由来の地や大都会など全国で販売したようである。

商船は、明治 40 年 9 月に三菱長崎で進水した大型客船天洋丸(13,454 総トン)で絵葉書専門店 2 店が、大正 6 年 7 月 7 日に浅野造船所(鋼管鶴見の前身)で進水した貨物船白鹿丸(11,000 載貨重量トン)で絵葉書専門店 1 店が発行した進水記念絵葉書がある。いずれも白黒の写真版絵葉書で、造船所所在地の専門店が地元の需要に応じて発行したようである。

軍艦の例として、大正 10 年 11 月 17 日に川崎神戸で進水した戦艦加賀(常備排水量 39,900 トン)の絵葉書専門店発行の 4 枚組の多色刷記念絵葉書を次頁の図 3.3.1 に示す。

図左と図中の 4 枚が絵葉書で、図右がポケット付ファイルである。図左上は進水式に天皇陛下のご名代として台臨された伏見宮博恭王殿下の写真を配し、背景に六甲の山並みとガントリー・クレーンに月桂樹の冠を戴き高く白鳩をかかげる女神を描いている。絵葉書専門店の記念絵葉書では、進水式に台臨される天皇陛下やご名代の皇族、それに鎮守府・工廠の幹部、艦隊司令長官などの肖像を多く見かける。図左下はガントリー・クレーンの下で進水を待つ本艦と白山山頂に鎮座する加賀国一宮の白山比咩神社しらやまひめの奥社の写真に、日章旗、軍艦旗、海軍大臣代理旗を背景に描いている。海軍大臣代理旗があるのは、規則によって海軍大臣が命名書を読み上げ命名するが、



図 3.3.1 絵葉書専門店の進水記念絵葉書：戦艦加賀

本艦では海軍大臣がワシントン軍縮条約交渉の全権として出張中のため海軍大臣代理が命名をされたことによる。

図中上は金沢の前田利家侯を祀る尾山神社の神門とガントリクレーンの下で進水を待つ本艦の写真に、万国旗、艦隊、錨などを背景に描いている。図中下は中央に本艦の完成予想図、右上に金沢城の石川門、左下に加賀安宅関跡地の写真を配し、背景に進水式に因んで薬玉と続命縷、進水斧を描いている。本艦はワシントン軍縮条約で廃艦と決定されて進水した後に工事途中で海軍に引き渡されたが、同条約により航空母艦に改装中だった巡洋戦艦天城が関東大震災により修理不能の大損害を受けたために、代わりに横須賀海軍工廠で航空母艦加賀として竣工した。

商船の例を図 3.3.2 に示す。前述の浅野造船所で進水した貨物船白鹿丸(11,000 重量トン)の 4 枚組の写真版進水記念絵葉書の中の 1 枚である。本造船所は第 1 次大戦の造船ブーム最中の大正 5 年 4 月に創業し、大正 6 年 7 月 17 日に第一船である本船の進水式を盛大に挙行了。4 枚とも多くの参観者に見守る中を滑り下りる本船の写真である。

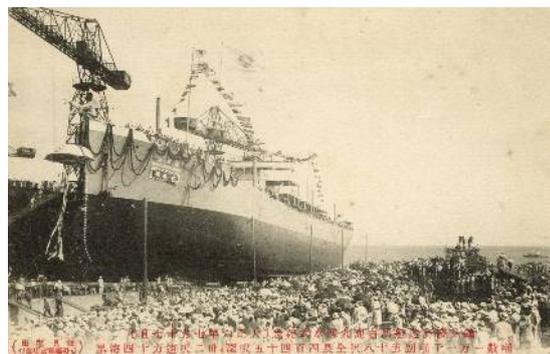


図 3.3.2 貨物船白鹿丸の進水記念絵葉書

これら絵葉書専門店発行の進水記念絵葉書は、昭和 5 年の横須賀海軍工廠で進水した巡洋艦高雄を最後に発行されてない。

3.4 わが国の進水記念絵葉書の包み方の変遷

わが国には差し上げる品物を丁寧に包んで贈る文化がある。進水記念絵葉書の場合は包むだけでなく絵葉書と同じ配慮が見られ、50年の間に包み方が変化した。これを知ることはわが国の進水記念絵葉書を知るために重要である。

現在の進水記念絵葉書の構成や型式が昭和30年代初めに確定するまで、最初の専用封筒から、包むタトウ型に、二つ折りにした表紙の間に挟み込むファイル型へと代わり、昭和20年代後半から30年代前半にかけては様々な方式も試みられて最終的に現在のブックレット型となった。

表 3.4.1 に進水記念絵葉書の包み方の種類と用いられた時期を示す。

表 3.4.1 進水記念絵葉書の包み方の種類と変遷

型 式	封 筒		タウ			ファイル	ブックレット		その他
			A	B	C	ポケット付	A	B	
用 紙	薄 紙	普通紙	普通紙	普通紙	画用紙	普通紙	普通紙	画用紙	
明治期	↓								
大正期		↑	↑↓	↑					
昭和初期				↑↓		↑↓			
昭和20年代				↓	◆	↑↓	↓		↑↓
昭和30年以降								↑↓	↑↓

専用封筒は明治期から大正の初めにかけては薄紙で、明治期末から大正期に普通紙となる。

薄紙の例を図 3.4.1 に示す。トレーシングペーパーを薄くしたようなやや硬い半透明の紙質で上辺に開口がある。図左が明治40年11月に呉海軍工廠で進水した装甲巡洋艦伊吹の専用封筒で中央に「軍艦伊吹進水式記念」と印刷した淡黄色の薄紙に0.05mmピッチの細かい布目が型押ししてある。図中は大正2年1月に三菱長崎で進した南米航路大型客船安洋丸の専用封筒で、船主



図 3.4.1 専用封筒の例 [薄紙]

名、船種、船名に進水記念絵葉書と印刷した薄い半透明の黄褐色の紙である。お祝いに贈る産着に使われる「麻の葉」文様(一辺 10mm) (麻のようにすくすく伸びよ) を全面に型押ししてある。図右は大正 4 年に川崎神戸で進水した北米航路貨客船はわい丸の専用封筒で、中央に船名と進水記念絵葉書、左下に造船所名を印刷し、淡い赤紅色で細かいピッチの布目が型押ししてある。

型押しの文様には細かいピッチの「青海波」文様 (穏やかな海、恵みをもたらす海) への願いや、つる草に花や小鳥をあしらった西洋文様もある。色は図左の白色ないし淡黄色が多い。

普通紙による進水記念絵葉書専用封筒の例を図 3.4.2 に示す。いずれも三菱長崎の発行である。この時期になると A 型タトウや、さらに大正期の終わりになると B 型タトウも見られる。

図左上は大正 5 年 5 月に進水した貨物船山形丸の専用封筒で、単色で最上川の川面を見つめる白鷺を描いている。このような船名由来の図案は商船だけでなく艦艇にも多い。

図左下は同 5 年 10 月に進水した

駆逐艦はまかぜの専用封筒である。右上の図案は海軍の紋章に駆逐艦のシンボル魚雷を組み合わせ、三菱の社章付きのリボンで結んだ月桂樹の環に進水月にあやかって菊花をそえ描いている。図右は大正 14 年 2 月に進水した巡洋艦古鷹の専用封筒で図案無しである。この時期は第 1 次大戦後の造船不況に突然のワシントン軍縮条約が追い打ちをかけた大不況の時期で商船の進水記念絵葉書は殆んど見ない。

専用封筒の次は絵葉書を四方から包みこむタトウ方式である、これは文書など薄いものを包むわが国伝統の方法で、進水記念絵葉書では A, B, C の三つの型がある。



三菱長崎造船所提供

図 3.4.2 専用封筒の例 [普通紙]



三菱長崎造船所提供

図 3.4.3 A 型タトウの例

図 3.4.3 は大正 9 年 2 月に三菱長崎で進水した巡洋艦たまの A 型タトウを上げた状態を示すもので、図左では包紙の中央に表紙となる単色刷り図案が印刷されている。図右はその裏で、中央一表紙の真裏に絵葉書が置かれている。絵葉書を包む時は、先ず包紙の下側を絵葉書の上に折って包紙の上側をその上に折り重ね、次いで両側を絵葉書の上に折って包み込みを完了する。

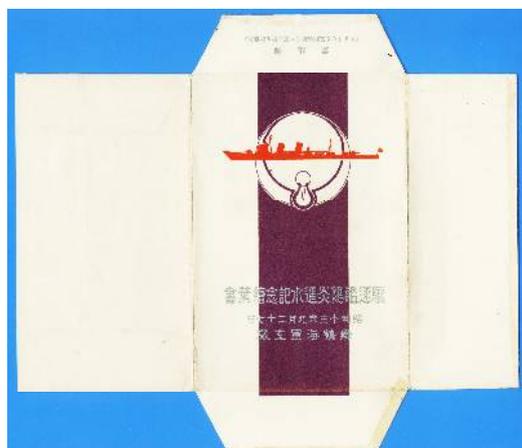


図 3.4.4 B 型タトウの例

B 型タトウは A 型タトウの改良型で、昭和期初めから第 2 次大戦にかけて海軍工廠と民間造船所の両方で多く用いられた。

その例を図 3.4.4 に示す。本図は昭和 13 年 9 月に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦陽炎の進水記念絵葉書の包紙タトウを上げた状態を示す。

包む時は絵葉書を表紙の裏側におき、上側の張出しを、次いで下側の張出しを絵葉書の上に折り、右側の張出しをその上に折り重ね、最後に左側の張出しを折り重ねて完了する。包むのが A 型タトウに比べると簡便である。

C 型タトウの例を図 3.4.5 に示す。本図は昭和 26 年 7 月に三菱神戸で進水した貨物船麻耶春丸の進水記念絵葉書包紙を半開状態で示したもので、青色の星印が表紙で奥に絵葉書が見える。包む時は B 型タトウと同じように図のように左右の張り出しを絵葉書の上に折り、下側の配置図が描かれている張出しをその上に折って、表紙をその上にたたむ。表紙が包紙の中央から図 3.4.4 でみて左側の張り出し部に移っているのが特徴で、紙質は厚手の画用紙ある。使用例は少ない。



図 3.4.5 C 型タトウの例

ポケット付ファイルの例を図 3.4.6 に示す。

図 3.4.5 の左と右の張出しを切除し、下の折込みの幅を狭くして端を糊で一寸止めてポケットを形作り、絵葉書を差し込み保持できるようにしたものである。昭和初期から見られ、昭和 20 年代前半に最もよく用いられた。これは「包む」から「挿む」への大変革である。

図 3.4.6 は昭和 25 年 8 月に三菱長崎で進水した貨物船平安丸の進水記念絵葉書で、赤色の星印がポケット部で、差し込まれた絵葉書が見える。



三菱長崎造船所提供

図 3.4.6 ポケット付きファイルの例

昭和 20 年代後半に、絵葉書の左辺をミシン目を介して余分に伸ばした耳紙に、糊を付けて裏表紙に貼りつけ、絵葉書を綴るブックレット型が生まれた。表紙の紙質が普通紙の A 型ブックレット、絵葉書と同じ B 型ブックレットに分類される。

A 型ブックレットは、表紙の紙質が柔らかく寸法が絵葉書の上、下、横とも約 10mm 大きいことが特徴である。用いられた期間は昭和 20 年代後半と短い。図 3.4.7 は A 型ブックレットの例で、昭和 26 年 10 月に三井玉野で進水した貨物船うめ丸の進水記念絵葉書である。手前が表紙、青色矢印が本船要目表、黄色矢印が完成予想図を描く絵葉書である。

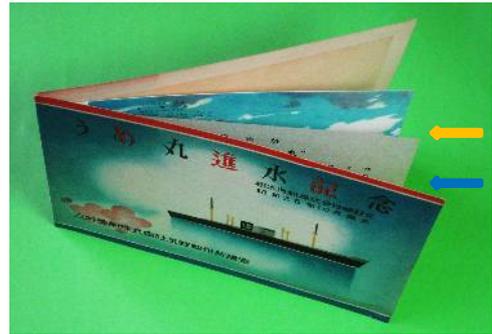


図 3.4.7 A 型ブックレットの例



図 3.4.8 現代の B 型ブックレットの例

B 型ブックレットはファイルの紙質が絵葉書と同じ厚さで、寸法も耳紙を含めた絵葉書とほぼ同じで、現在最も多く用いられている。ブックレット表紙の左辺にミシン目を入れて切離すと絵葉書になるものも多い。図 3.4.8 は B 型ブックレットの例で、昭和 28 年 9 月に川崎神戸で進水した貨物船瑞川丸の進水記念絵葉書である。図で 2 頁目が本船の要目表、3 頁目が本船の完成予想図を描く絵葉書で A 型と同じ構成である。B 型ブックレットの表紙にはやがて

2 枚目の絵葉書に描く図が描かれるようになる。

この他に昭和 20 年代では、いろいろユニークな包紙が試みられた。

図 3.4.9 は昭和 25 年 5 月に三菱横浜で進水した戦後最初の大型輸出船の中の一隻である貨物船 Sakura の進水記念絵葉書である。基本的には図 3.4.6 に示したポケット付ファイルであるが、表紙を大きく切りぬいて中の絵葉書に描かれた本船完成予想図が見えるようにしている。図左は包紙を半開きにしたものを裏表紙である。薬玉はわが国だけのもので、進水式を祝って大きく開いた薬玉に、風になびく五色のテープや、舞う紙吹雪を描いている。



たものを表側から見た図である。図右



図 3.4.9 貨物船 Sakura の進水記念絵葉書

図 3.4.10 は昭和 27 年 7 月に浦賀で進水した貨物船永真丸の進水記念絵葉書である。二つ折りにした厚紙 2 枚を紅白のリボンで綴じ、外

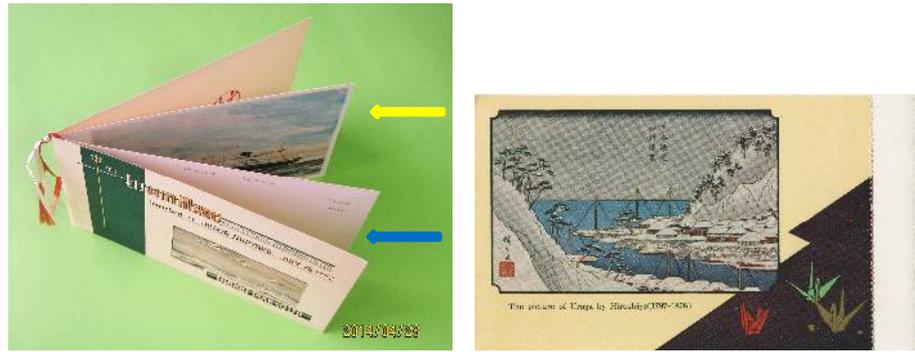


図 3.4.10 貨物船永伸丸の進水記念絵葉書

側の厚紙が表紙となり、内側厚紙の右側に完成予想図描く絵葉書を、左側に歌川広重が描く浮世絵日本湊尽「相州浦賀」の絵葉書を配する。図左はファイルを半開にしたもので奥の黄色矢印が

本船の完成予想図を描く絵葉書である。手前の青色矢印は図右に示す浮世絵絵葉書の裏側である。この進水記念絵葉書は、浦賀の特徴で、昭和 25 年 3 月に進水した大型輸出船 Philippe L-D を最初に住友機械工業と合併する昭和 40 年代まで用いられた。



三菱長崎造船所提供

図 3.4.11 貨物船阿蘇丸の進水記念絵葉書

図 3.4.11 は昭和 25 年 8 月に三菱長崎で進水した高速貨物船阿蘇丸の進水記念絵葉書で、黄色矢印で示す完成予想図描く絵葉書は裏表紙に印刷されていて、絵葉書の周囲にミシン目が刻まれ、絵葉書として使用する時はミシン目で切離すことが出来る。

今のところこの一例だけである。

図 3.4.12 は昭和 27 年 5 月に三菱長崎で進水した高速貨物船粟田丸の進水記念絵葉書である。図左は半開の状態を示し、青色矢印が表紙、黄色矢印が裏表紙に糊付けされている絵葉書の耳紙、茶色矢印が額縁である。図右は開いた状態を示し、額縁の中に完成予想図が収まっている。この方式は昭和 26 年から 27 年にかけて数隻で用いられた。



三菱長崎造船所提供

図 3.4.12 貨物船粟田丸の進水記念絵葉書



図 3.4.13 貨物船協泰丸の進水記念絵葉書包紙

図 3.4.13 は昭和 32 年 3 月に石川島で進水した貨物船協泰丸の進水記念絵葉書である。図左は
 拡げた状態で寸法 365mm×252mm、紙質はケント紙である。これを四つ折りに折りたたんだ状
 態を図右に示す。図左の上側の左上が表表紙になり右上が裏表紙になる。下側がその内側にな
 り、左下の本船要目が印刷した部分は表表紙の裏側になる。右下の白紙の部分に絵葉書の四隅に
 当たる箇所におもてを入れ本船完成予想図を描く絵葉書を留める仕組みになっている。図左に示
 す裏面は白紙である。この方式は石川島で昭和 30 年から 34 年頃にかけて用いられた。

最近になって新しい方式が見られる。

図 3.4.14 は平成 14 年 2 月に三井玉野で進水したばら積貨物
 船 Maritime Jeongam の進水記念絵葉書である。3 枚横並びに
 なっていて、1 枚目が表表紙で裏が本船の要目表、2 枚目が
 完成予想図の絵葉書と同じ図案で白黒版、3 枚目が本船の多色
 刷り完成予想図の絵葉書で、2 枚目と 3 枚目の間にミシン目
 があって切離されるようになっている。平成 24 年 8 月に同所で
 進水した護衛艦ふゆづきの進水記念絵葉書も同じ方式である。

進呈する品物を丁寧に包むのはわが国の文化で欧米では見ら
 れない。包み方は 50 年の間に当初の繊細な模様を型押しした
 半透明の専用封筒から包む方式のタトウ型、挿込む方式のファ
 イル型、そして現在の綴る方式のブックレット型へと変わり、
 昭和 30 年代始めからブックレット型が続いているが、最近に
 なって新しい方式も見られるようになった。



図 3.4.14 ばら積貨物船
 Maritime Jeongam の
 進水記念絵葉書

4. 明治期から第二次大戦にかけての進水記念絵葉書

4.1 商船の進水記念絵葉書

明治40年9月14日に三菱長崎でサンフランシスコ航路に就航する東洋汽船向けの画期的な大型客船天洋丸が進水し、三菱長崎は多色刷と写真版の進水記念絵葉書を初めて発行した。

東洋汽船は明治31年末からサンフランシスコ航路に英国で建造した6,000総トン級の貨客船3隻を運航してきたが、日露戦争の間に米国・カナダの競合相手が10,000総トン級のSS Korea、SS Saiberia、SS Mongoliaなどの大型客船を次々に就航させた。これに対抗すべく建造されたのが大型蒸気タービン船天洋丸(13,450総トン)級2隻である。

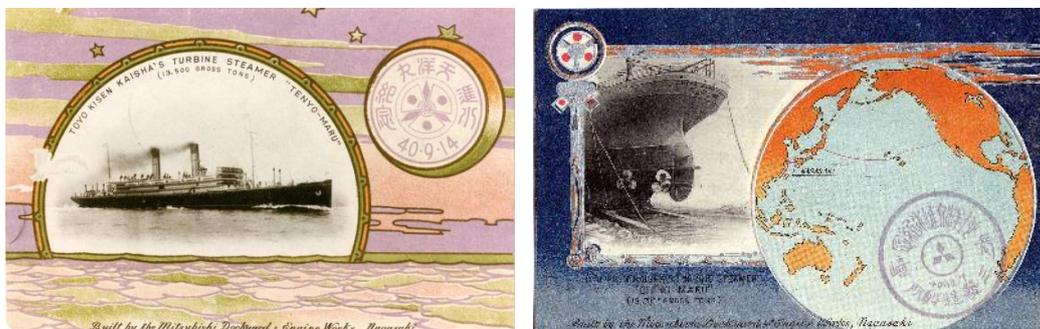
天洋丸の大きさは、当時国内最大の建造船である戦艦薩摩の長さ140.3m、三菱長崎で建造した貨客船丹後丸の7,463総トン、長さ135.75mに対して、本船は13,450総トン、長さ167.64mとずば抜けた巨船である。船体が長くなると外板や甲板の鋼板が厚くなって、鋼板継手の鋸径が増すことで日本人の腕力から鋸が打てるか懸念があった。

蒸気タービンは、その有用性を見越して三菱は英国パーソンズと明治37年に既に技術提携していたが、本船の契約交渉が始まった時点では国内実績は無く、英国で建造中の客船VictorianとVirginianが10,635総トン、タービン出力15,000馬力でタービン船として世界最大、最強出力であった。対する本船は13,450総トン、19,000馬力である。

三菱は船体を小さくし往復動蒸気機関にすることを進言したが聞き入れられなかったとある。

図4.1.1の図左に天洋丸の、図右に3ヶ月遅れで同年12月7日に進水した姉妹船地洋丸の造船所発行多色刷進水記念絵葉書を示す。両船とも1枚一組で包紙は今のところ未確認である。

天洋丸の絵葉書は、太平洋の夜明け彩雲たなびく水平線から躍り出る本船完成予想図に進水式の鳩(見え辛い左枠上の白点)をあしらい、右上の船内時計の文字版に三菱長崎の進水記念印を印刷している。地洋丸の絵葉書は右の円内に本船の航路を描き、左に進水直前船台上にある本船の特徴ある船尾を描いている。当時のパーソンズ式蒸気タービンは高压タービン1基と低压タービン2基で構成され、前者で中央軸を、後者で各々左右舷軸を減速ギヤー無しの直結でプロペラを駆動する方式であった。地洋丸の船尾写真に中央軸と左舷軸のプロペラが見える。



三菱長崎造船所提供

図 4.1.1 大型客船天洋丸と地洋丸の進水記念絵葉書[多色刷版]



図 4.1.2 客船天洋丸の進水記念絵葉書
[造船所発行写真版]

天洋丸では、多色刷版が1枚組であったのを補ぎなうかのように図 4.1.2 に示す3枚組の写真版進水記念絵葉書が造船所から発行された。いずれも海側から見た進水の写真で、

図左上は船体が船台を滑り下りている状態、図右上は完全浮揚の船体を真横から見た状態、図右下は進水が終わった船体を艀装岸壁に曳航しようとしている状態を撮影したものである。

完成予想図を油彩で絵葉書の画面一杯に描くことの難しさについては図 3.1.2 で触れた。しかし大きく描いて見せる魅力は捨て難く、大正期初めにかけて商船でもいろいろ試みられた。

図 4.1.3 は欧州航路の8,500総トン貨客船賀茂丸級の第1船賀茂丸と第3船熱田丸の1枚組進水記念絵葉書で、両者とも船主である日本郵船の二引きの旗章を背景に完成予想図を示めしている。図左の明治40年12月24日に三菱長崎で進水した賀茂丸では完成予想図は単色で描いているが、図右の翌41年10月21日に同所で進水した熱田丸ではよく見ると写真版である。単色で描いたものを大きく表示すると大味な印象になるので、熱田丸は後続船であることを活かして賀茂丸の完成写真を流用して大きく表示している。しかし、本船でないことは明白で評判は今一つであったらしく後続はない。



三菱長崎造船所提供

図 4.1.3 貨客船賀茂丸と熱田丸の進水記念絵葉書

図 4.1.4 は絵葉書の画面一杯に多色刷りで描く試みである。三菱長崎は大正 2 年 3 月 30 日に進水した欧州航路の 10,500 総トン型貨客船香取丸と同 3 年 3 月 29 日に進水した 10,900 総トン型貨客船諏訪丸で、油彩で絵葉書一杯に描く完成予想図の進水記念絵葉書を発行した。いずれも建造造船所が誇る大型貨客船である。図右上は諏訪丸の 2 枚組進水記念絵葉書の中の 1 枚である。

図右下は大正 4 年 5 月 18 日に川崎神戸で進水した 9,500 総トン型北米航路貨客船ハワイ丸の、図左下は同 4 年 7 月 15 日に大阪鉄工で進水した大阪・天津航路 2,600 総トン型貨客船「湖南丸」の 1 枚組進水記念絵葉書である。

同じ油彩ではあるが、色の数、中間色、細密度などコスト低減の工夫が見られる。



図 4.1.4 完成予想図を多色刷りで画面一杯に描く試み

明治末期から大正期初めに大型商船を建造していたのは三菱長崎、川崎神戸、大阪鉄工であるが、国内新造貨物船の船価は西欧より高く、殆どが中古船輸入に頼っていた。日本郵船は英国建造の新鋭新造船を裸備船するなどして運航コストの内訳を徹底的に調査して建造仕様を作成し、10,600 重量トン級貨物船 2 隻を英国に、2 隻を三菱長崎に、2 隻を川崎神戸に発注した。これらは船名がローマ字の T から始まるので T 型貨物船と呼ばれ優秀貨物船として有名となった。

図 4.15 は三菱長崎建造の 1 番船として大正 3 年 10 月 29 日に進水した豊岡丸の進水記念絵葉書で、単色刷りではあるが画家のサイン入りで、絵葉書の画面一杯に描いている。本船の主機は 1 段減速装置付き蒸気タービン 2 基である。



Buttobi net 提供

図 4.1.5 完成予想図を単色刷で画面一杯に描く試み

図 4.1.4~5 に示した完成予想図を大きく描く絵葉書は同時期の進水記念絵葉書の中で光彩を放つが、印刷の難しさ、コスト高から、以降は昭和 10 年代に入り印刷技術が発達するまで完成予想図を小さく描くことが定着した。

進水記念絵葉書の構成は、大正期から第2次大戦にかけて2枚組が多く、1枚目の主題は完成予想図が、2枚目の主題は大正から昭和の始めにかけて船台上で建造中の本船写真が多い。当時を調べてみると1,000総トン以上の船台は全国で僅かに17本しかなく、1,000総トンを超える新造船は造るものにとって大きな誇りであった。



三菱長崎造船所提供

図 4.1.6 貨物船敦賀丸の進水記念絵葉書

第1次大戦が勃発するとドイツ潜水艦の活躍が目覚ましく船腹不足が顕著となり、わが国の海運界は急激に活況を呈し、新造船に注文が殺到するようになって造船ブームが到来する。

図 4.1.6 は三菱長崎と川崎神戸に3隻づつ発注されたT型貨物船の中の1隻で、大正5年3月8日に三菱長崎で進水した貨物船敦賀丸(10,600重量トン)の2枚一組の進水記念絵葉書である。図左の2枚が絵葉書で、図左上は敦賀港の背後に鎮座する金ヶ崎神社の神域を背景に本船完成予想図を単色で描き、図左下は敦賀港を背景に船台上の本船写真を掲げている。図右は普通紙専用封筒で金ヶ崎神社の神域を単色で描いている。主機は三連成往復動蒸気機関2基である。

この造船ブームの最中の大正6年7月に米国は鋼材の輸出禁止した。当時のわが国の製鋼能力では激増する造船用材料の供給をまかなう事はできず、造船業は大正7年度造船計画の大部分は中止の窮状に立たされた。鈴木商店金子直吉の活躍によって、困難な交渉の末に「主要材料1トンに対して船舶重量1トン、価格265~225ドル/重量トンの条件でわが国で建造中もしくは竣工済の15隻を7年5月から9月までに引き渡す」なる船・鉄交換契約が7年4月に成立し、次いで7年5月に「主要材料1トンに対して船舶重量2トン、価格は同じの条件で鋼材が先渡しされる」の第2回契約が成立した。これにより15造船所で建造した45隻、373,800重量トンと鋼材285,000トンが交換され、余った鋼材で37万重量トンが新たに建造された。



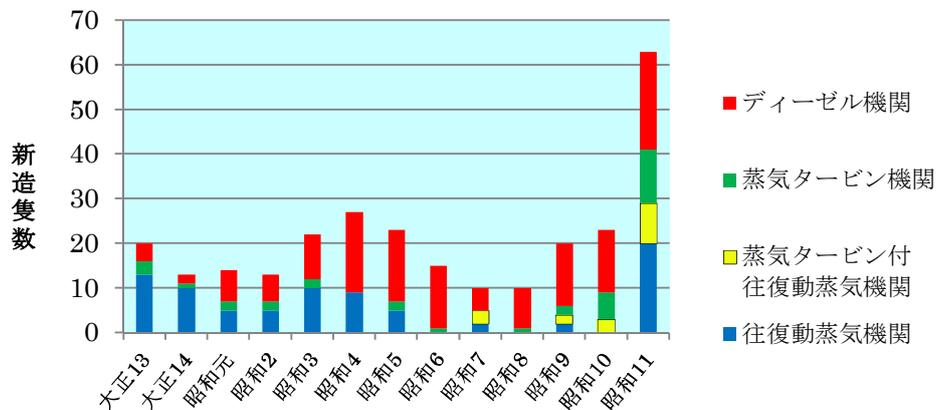
三菱長崎造船所提供

図 4.1.7 船鉄交換貨物船 Eastern Victor の進水記念絵葉書

図 4.1.7 は第 2 回船鉄交換契約により大正 8 年 11 月 10 日に三菱神戸で進水した貨物船 Eastern Victor(8,400 重量トン)の進水記念絵葉書である。図左が変形ファイル型の包紙、図右側の 2 枚が絵葉書で上が完成予想図を描く絵葉書、下が海側から見た造船所の全景を示し、中央に船台の周りに林立するジガーマスト、左手に海軍から借用して同年 2 月に開渠した第 1 次大戦の戦利品 16,000 トン浮船渠が大きく見える。背景には進水月に因み満開の菊が描かれている。

第 1 次世界大戦が終わると船腹過剰から一気に造船不況に突入し、経済界も世界的な金融恐慌に見舞われ景気回復の見込みが全く立たなかった。このような情勢に政府は主要外航航路—命令航路で代替え船建造に補助金を出し、海運・造船業は整理統合などの合理化と運航採算の合理化の一環として船質改善に乗り出した。これにより造船ブームの時は顧みられなかった船型や推進に関する研究が盛んになり、推進機関のディーゼル化、蒸気機関の効率向上が図られた。

図 4.1.8 に在来からある往復動蒸気機関、蒸気タービンに加え、往復動蒸気機関と蒸気タービンの新連成方式、ディーゼル機関を装備した新造船進水隻数を示す。



参考文献20より引用

図4.1.8 推進機関別進水隻数(1,000総トン以上)

わが国で最初のディーゼル船は、輸入 B&W 型 500 馬力 2 基を搭載し、大正 6 年に呉海軍工廠で進水した給油艦剣埼(常備排水量 1,970 トン)である。当初は機関の故障が頻発しては操艦の自由を失うことがあり、呉軍港に本艦が入港する時は在泊艦船は缶を至急点火するよう警告が出たという。商船の第 1 船は大正 12 年 11 月に神戸三菱で進水した瀬戸内海貨客船音戸丸(688 総トン)で、輸入 Vickers 型 915 馬力 1 基を搭載した。図 4.18 を見ると昭和 3 年頃より急速に増えている。

ディーゼル機関製造のため、大正 6 年に三菱神戸が英国 Vickers と技術提携をしたのを始めに、川崎神戸が 9 年に MAN、三菱長崎と神戸製鋼(のちに播磨)が 14 年に Sulzer、三井玉野が 15 年に B&W、横浜船渠が昭和 4 年に MAN と技術提携をした。一方、三菱長崎は MS 型ディーゼルを開発して昭和 7 年に実用化した。国産初号機は大正 15 年 4 月に三菱長崎で進水した貨客船もんでお丸に搭載された Sulzer 型 2,300 馬力 2 基である。

図 4.1.9 は昭和 3 年 7 月 9 日に三井玉野で進水した 2,180 馬力ディーゼル機関の貨物船太平丸(9,300 重量トン)の進水記念絵葉書である。本船は昭和初期に北米材の輸入増加に対応して大型ディーゼル貨物船が多数建造された中の 1 隻で、造船所にとっては最大・最高出力の太平洋横断ディーゼル船である。左側の 2 枚が絵葉書で、図上はこの時代にしては珍しく画面一杯に描いた完成予想図に造船所の

意気込みが見られる。図下は造船所の全景写真である。図右はホケット付ファイルである。往路は雑貨を主とするので船型や構造配置は一般貨物船と大差ないが、長尺木材の荷役に配慮して支え綱不要のラティス構造前部マストと小さな煙突が特徴である。

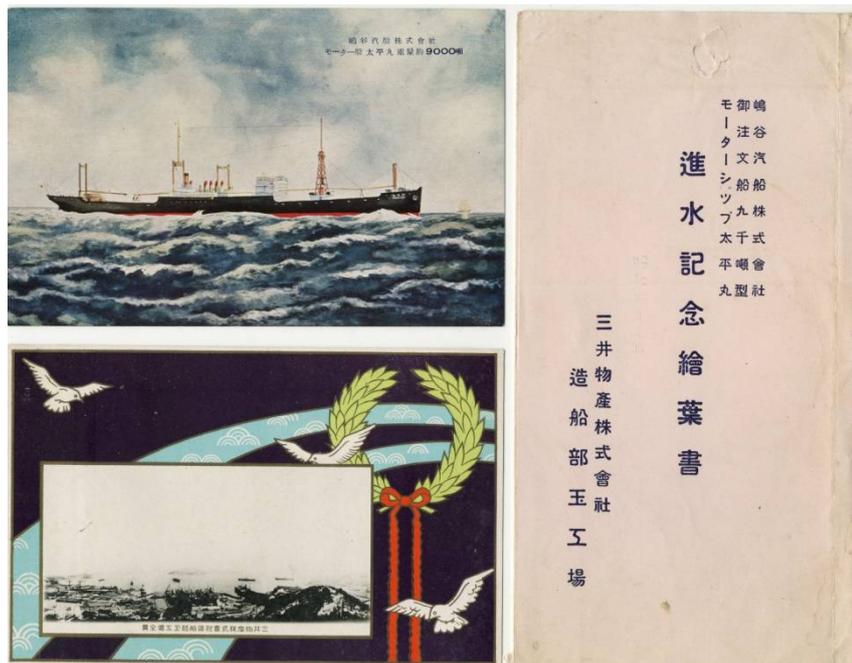
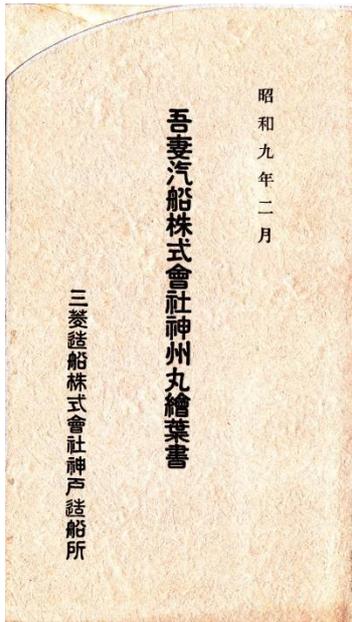


図 4.1.9 貨物船太平丸の進水記念絵葉書

三菱神戸は昭和 5 年にアジアにおけるフルカン継手の独占製造権を取得したのを機に、高中速ディーゼル複数基をフルカン継手により 1 軸に纏めて、機関部の重量低減と機関室の容積縮小による貨物搭載量の増加と、プロペラ軸数とプロペラ回転数の低減によるプロペラ効率向上の利点を強調して売り出した。



造船資料保存委員会提供

図 4.1.10 貨物船神州丸の竣工記念繪葉書

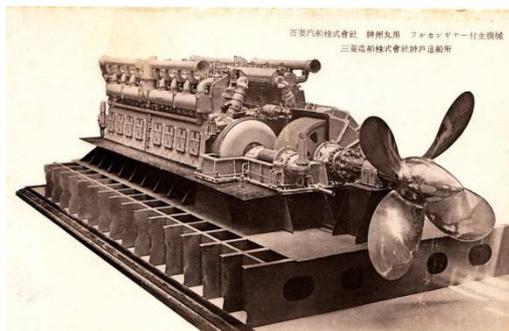


図 4.1.10 は昭和 8 年 11 月 15 日に三菱神戸で進水した適用第 1 船貨物船神州丸(6,150 重量トン)の竣工記念繪葉書である。図左上はポケット付きファイル、図右上は進水する本船、図左下は本船の 1,350 馬力×420rpm 中速ディーゼル機関 2 基をフルカン継手で連結し、プロペラ 1 軸を低速 90rpm で駆動する総合組立写真の繪葉書

で、コンパクトな纏りを誇示する。

図 4.1.11 は昭和 8 年 7 月 8 日に播磨で進水した高速貨物船小牧丸

(9,156 重量トン)の進水記念繪葉書である。図左側の 2 枚が繪葉書で、図左上は本船の完成予想図を船名に因んだ豊臣の馬印と徳川の紋章、兜、太刀、鉄砲などを背景に描き、図左下は本船の主機関である神鋼ズルツァー型複動 2 サイクルディーゼル機関 7,600 馬力を描いている。図右はポケット付ファイル

である。
本船は国際汽船のニューヨーク航路高速貨物船 4 隻の第 1 船として建造されたもので、7,600 馬力 1 軸で満載航海 17.0 ノットの高速貨物船は世界初で、エンジンのバランスも良く高速域でも振動はきわめて少なかった。



図 4.1.11 高速貨物船小牧丸の進水記念繪葉書

当時、石炭は国産でまかなえるので蒸気機関の性能向上・燃費節減も重要課題であった。

わが国における蒸気タービン付往復動機関はパウエル・ワッハ式を昭和6年に製造権を買収したのが始めである。図4.1.12は昭和11年8月1日に三井玉野で進水した中型貨物船金城山丸(4,783重量トン)の進水記念絵葉書である。図左側3枚が絵葉書で、図左上が完成予想図、図下左が主機関、図下右がボイラーである。図右はポケット付ファイルである。本船は、排気タービンで高圧シリンダーからの排気を圧縮して中圧シリンダーに給気するユタベルケン式排気タービン付三連成往復動蒸気機関1,950馬力1基と、ハウデン・ジョンソン・ボイラー2基を製造装備した。主機関の燃費節減が約20%、ボイラーの効率増進が約10%、重量減少約20%としている。



図4.1.12 貨物船金城山丸の進水記念絵葉書

ハウデン・ジョンソン・ボイラーは、三菱長崎で昭和11年に進水した貨客船富士丸に輸入品が採用されたのが始めて、12月に進水した貨客船高砂丸、12年に進水した高速貨物船朝芽丸と粟田丸など、播磨で12年に進水した貨物船東洋丸、第二東洋丸にも採用されている。

この時期の進水記念絵葉書の2枚目の絵葉書の主題に推進機関を描くものが多く見られる。

昭和10年頃から海運市況が回復して造船業の操業が上がり、並行して政府は優秀船建造を奨励してわが国の海運業は黄金時代を迎えた。

進水記念絵葉書は印刷技術の発達により、念願の完成予想図を油彩で絵葉書の画面一杯に描くことが容易となって一般的になり、2枚目の絵葉書は本船の特徴、船名、航路などに由来する図案を主題にするものが多くなる。包紙も多色刷になる。



図 4.1.13 タンカー建川丸の進水記念絵葉書

吹雪の中を白鳩が舞い、左下に本船の要目が書かれている。図右はポケット付ファイルである。本船は当時川崎神戸が建造した一連の高速ディーゼル・タンカーの1隻で試運転で当時最高速の20.34ノットを記録した。

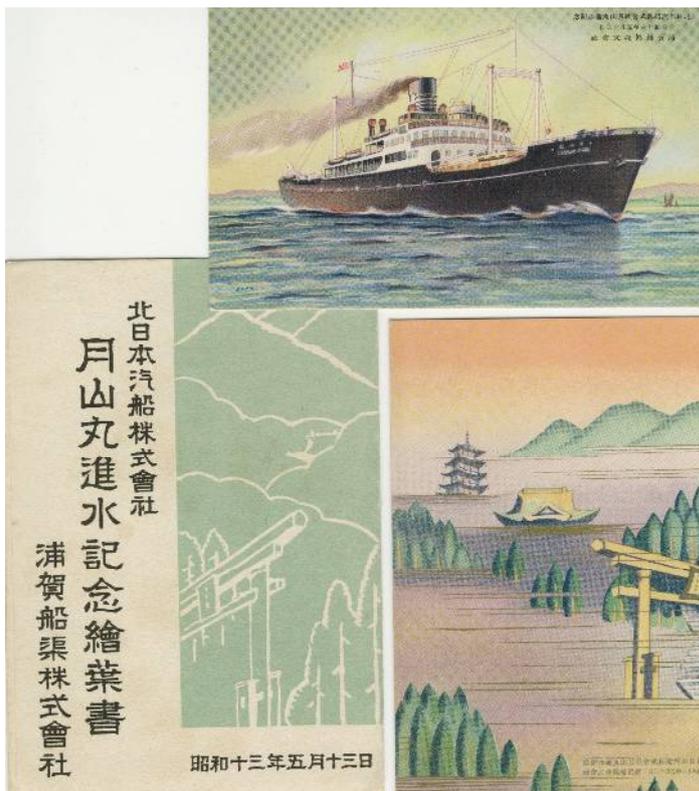
図 4.1.14 は当時わが国最大の建造船として、昭和12年5月11日に大阪鉄工(のちの日立桜島)で進水した鯨工船第二図南丸(19,263 総トン、22,949 重量トン)の進水記念絵葉書である。図右側の2枚が絵葉書で、図右上が南極海の地図を背景に操業する完成予想図、図右下は南極海の本船のシルエット、漂う冰山、鯨の巨大な尾などを図案化して描いている。図左下はB型タトウである。

本船は船台が面する安治川の川幅から進水の成否が危ぶまれたが、計画通り無事に浮かび、船の長さ/川幅比0.661の河川進水の世界記録を立てた。



図 4.1.14 捕鯨母船第二図南丸の進水記念絵葉書

図 4.1.13 は昭和10年4月20日に川崎神戸で進水したタンカー建川丸(13,691 重量トン)の進水記念絵葉書である。図左の2枚が絵葉書で、図左上は目出度い彩雲を背景に完成予想図が画面一杯に描かれている。図左下は波模様を背景に進水式の割れた薬玉からの紙



三菱長崎造船所提供

図 4.1.15 貨客船月山丸の進水記念繪葉書

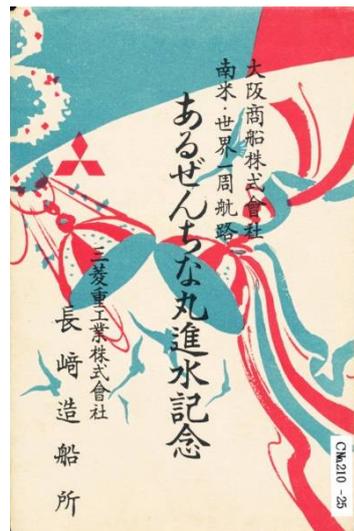
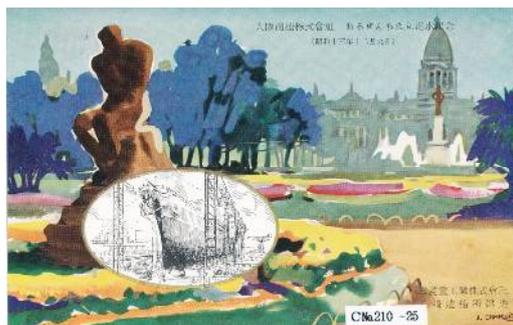
図 4.1.15 は昭和 13 年 5 月 13 日に浦賀船渠で進水した新潟・北鮮航路耐氷型貨客船月山丸(4,500 総トン)の進水記念繪葉書である。図右側の 2 枚が繪葉書で、図右上は本船の完成予想図、図右下は本船の船名が由来する出羽三山の羽黒街道の大鳥居、三神合祭殿、五重塔を描いている。図左はポケット付きファイルである。

本船の主機関は、高压・低压シリンダー各 2 筒をもつ複二連成蒸気機関と排気低压タービンを減速歯車を介して連結する浦賀式排気タービン付複二連成汽機、3,100 馬力で 17 ノットである。

この航路は当時の満州国首都の長春へ短絡ルートであった。

図 4.1.16 は昭和 13 年 12 月 19 日に三菱長崎で進水した世界一周航路客船あるぜんちな丸(13,000 総トン)の進水記念繪葉書である。図左側 2 枚が繪葉書である。図左上は本船の完成予想図で、図左下はペン画で進水する本船小さく描き、背景にアルゼンチンの首都ブエノスアイレスにある国会議事堂を描いている。図右は包紙である。

舷弧、梁矢を廃し、階段状に積み上げた甲板室を流線型に纏めた船容は、現在もわが国で一番美しい船と麗名が高い。



神戸大学海事博物館提供
図 4.1.16 客船あるぜんちな丸
進水記念繪葉書

4.2 帝国海軍の進水記念絵葉書

明治 39 年 11 月 15 日に横須賀海軍工廠で進水の戦艦薩摩で最初の進水記念絵葉書が発行された後、各海軍工廠も明治 40 年 4 月に呉が戦艦安芸、明治 40 年 10 月に佐世保が巡洋艦利根、明治 43 年 10 月に舞鶴が駆逐艦海風で、各々最初の進水記念絵葉書を発行した。民間造船所も明治 39 年 12 月に浦賀が駆逐艦長月、明治 40 年 11 月に川崎神戸が通報艦淀、明治 41 年 3 月に三菱長崎が通報艦最上で各々発行した。これらにより艦艇の進水記念絵葉書の発行が常態化した。

帝国海軍艦艇最後の発行は第二次大戦が激化した昭和 17 年 12 月 19 日に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦早波の進水記念絵葉書と思われる。なお潜水艦は三菱神戸や川崎神戸の輸出艦を除いて進水式が非公開であったため全期間を通じて発行されていない。

民間造船所の艦艇建造は、日露戦争中に浦賀、三菱長崎、川崎神戸、大阪鉄工への発注で始まり、第二次大戦では多くの造船所が動員されたが、艦艇の進水記念絵葉書を発行した造船所は上記に加えて三菱横浜、石川島、播磨、藤永田、三井玉野、日本鋼管鶴見と案外と少ない。

発行は海軍工廠は職工共済会なる外郭団体が、民間造船所は独自一ぱらばらに行い、その状況は景気、艦種、国際情勢などにより影響を受けるが、発行した艦名、発行部数など^{おおやけ}公にされた記録が見当たらず、発行・未発行の艦名の確認や発行部数を正確に知ることが難しい。

その中で軍艦—特に戦艦・航空母艦・巡洋艦などは、国家の慶事として天皇陛下やご名代の宮様が台臨され多くの高官や外交官も招かれ、国民の関心も高く観客も多くなるので発行される確率は高く、発行部数も多くなる。大正 6 年に三菱長崎で行われた戦艦日向の進水式では、三菱長崎造船所史料館所蔵の本艦業務ファイルに、先ず 35,000 部の印刷を発注し、さらに状況を見て追加しようとしたが間に合わなかったと記録されている。

京浜や阪神の大都市圏で行われる軍艦の進水式は大観衆が集まり盛大な進水式になる。明治 39 年に横須賀海軍工廠で進水した戦艦薩摩の進水式には 60,000 人が構内に、それと同数の人数が構外の周囲の高台などに集まったといわれ、昭和 5 年に横須賀海軍工廠で進水した巡洋艦高雄の進水式には構内に 85,000 人、構外にも同数の人数が集まったといわれている。このような人気の高い大進水式になると、造船所構内には入れなかった人達や進水式に行けなかった人達を対象に、絵葉書専門業者が参入して思い思いに独自の進水記念絵葉書を発行した。

その他の艦種では贈呈すべき関係先や進水式の来賓・観客が少なくなるので、進水記念絵葉書の発行部数は少なく極端な場合は発行されないこともある。しかし発行されたものの中は優れたものがあり、現在の収集家間取引価格は希少価値が加わって戦艦などよりも高額なものも多い。

進水式当日、各海軍工廠と三菱長崎、川崎神戸では、構内に建造造船所発行の進水記念絵葉書を頒布する販売所と造船所所在地の中央郵便局の臨時出張所が設けられた。次頁の図 4.2.1 は昭和 16 年に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦夕雲の招待状に添付されていた案内図の一部で、図の茶色が駆逐艦夕雲、緑色が観覧席、赤色矢印が絵葉書販売所と郵便局臨時出張所である。

観客は進水式終了後にこの場所に立ち寄り、絵葉書販売所で進水記念品や絵葉書を手に入れて造船所の進水記念日付印を押し、次いで郵便局臨時出張所で郵便切手を購入して進水記念絵葉書に貼り逓信省制作の進水記念の特別郵便日付印を押すのが定まりであった。

図 4.2.2 は明治 40 年 4 月 19 日に呉海軍工廠で進水した戦艦安芸(常備排水量 19,700 トン)の 3 枚組、薄紙専用封筒付の同工廠最初の進水記念絵葉書である。

図左と図右は本艦の完成予想図で、図中は主砲搭載の図である。帝国海軍は明治 23 年に呉兵器製造所を設けて艦載砲の製造技術向上に努め、明治 38 年 10 月進水の装甲巡洋艦筑波で戦艦三笠などの 40 口径 30.5cm 主砲より砲力に勝る 45 口径 30.5cm 主砲の国産に成功した。主砲を吊上げるクレーンは、明治 37 年 6 月の装甲巡洋艦筑波と生駒、同 38 年 1 月の戦艦安芸と装甲巡洋艦伊吹の急造命令に伴う設備改善の一環により新しく設けられた 150 トン大クレーンである。背景は我が国最初のガントリー・クレーンと建造中の装甲巡洋艦伊吹である。ガントリー・クレーンは装甲巡洋艦筑波の突貫工事で船体部材搬送が混乱し苦労したのを解決するため急遽ドイツから取り寄せ、戦艦安芸の建造と並行して組立工事を行い本格的な稼働を始めたところである。

図右は本艦の艦名に由来して、完成予想図の背景に日本三景の一つである安芸の宮島に立つ厳島神社の大鳥居を描いている。艦名に由来する図案を取り入れた最初である。図に共通して見られる大型丸印は呉海軍工廠の進水記念日付印である。

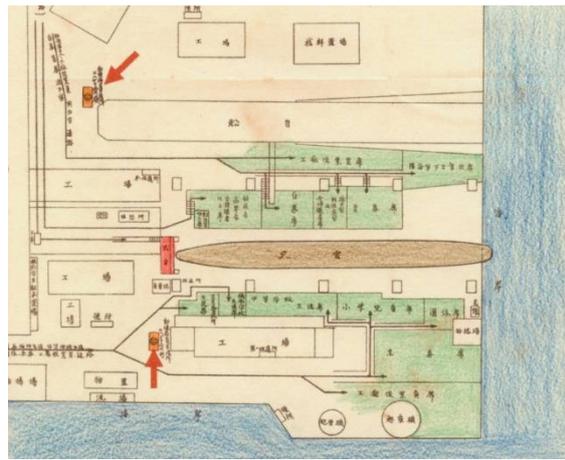


図 4.2.1 駆逐艦夕雲の進水式場(舞鶴海軍工廠)

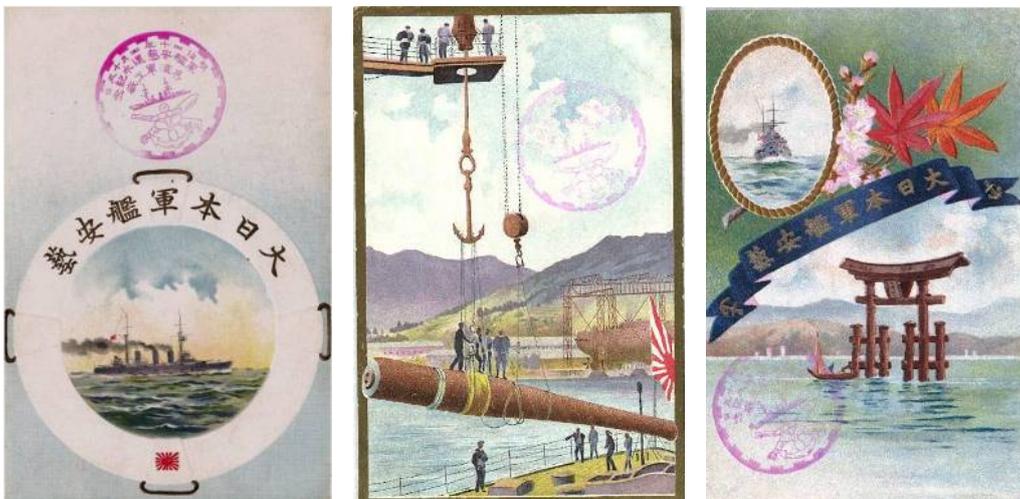


図 4.2.2 戦艦安芸の進水記念絵葉書

図 4.2.3 は明治 40 年 11 月 21 日に横須賀海軍工廠で進水した装甲巡洋艦鞍馬(常備排水量 14,870 トン)の 2 枚組の進水記念絵葉書である。図左はペン画による完成予想図、図右は水平線から登る旭日



図 4.2.3 装甲巡洋艦鞍馬の進水記念絵葉書

に本艦の誕生を象徴し、進水月に因む菊花、進水式の白鳩と支綱切断の槌を描いている。2 枚共、後に文化勲章を授章した洋画家和田英作画伯の作である。(当時、横須賀海軍工廠では槌とのみで支綱切断をしていた)

図 4.2.4 は明治 40 年 10 月 24 日に佐世保海軍工廠で進水した巡洋艦利根(常備排水量 3,760 トン)の 5 枚組の進水記念絵葉書の中の 4 枚で、割愛した 1 枚は図右上と同じ図案で全体が赤みを帯びている。本艦は本工廠初の大艦で、この絵葉書も本工廠最初の記念絵葉書である。

図上段の 2 枚と左下は本艦の完成予想図で、艦容を英国王室ヨットに範をとったと云われ、クリパー型船首、マストや煙突の傾斜などに船舶美学上の配慮がみられ、わが国艦艇の中で異彩を放っている。図左上は日本画家齋藤松洲が描く完成予想図である。図左下の右上は弓張岳を背景に建造中の本艦である。本工廠では赤色さび止めペイントの状態に進水させていた。



図 4.2.4 巡洋艦利根の進水記念絵葉書

図右下の舵輪の中は本艦搭載の主機関とボイラーの写真である。本艦の推進機関はクランク軸も含め装甲巡洋艦筑波より国産化になった蒸気三段膨張式4気筒往復動機関7,500馬力2基と宮原造船大監が明治35年に国産に成功した宮原式ボイラー16基である。右上の船体断面状枠の中は船台上の本艦写真である。また丸印は本工廠の進水記念日付印である。

図4.2.5は明治40年11月21日に呉海軍工廠で進水した装甲巡洋艦伊吹(常備排水量14,870トン)の2枚組の進水記念絵葉書である。図左側の2枚が絵葉書で、図左上は扇面に完成予想図が進水月に因んだ菊花と共に描かれている。図右下は海を押し分けて進水する本艦である。船体の薄茶色の部分は装甲鋼板が未装着であることを示し、舷側の緑はドイツ流の杉や檜の青葉による飾りである。図右は薄紙専用封筒で、戦艦薩摩、戦艦安芸、装甲巡洋艦鞍馬、巡洋艦利根もほぼ同じであるが、本艦は型押しではなく透かし文様である。

本艦は船台期間6カ月の超短工期建造を休日出勤や残業無しにやり遂げた。「呉海軍工廠造船部沿革誌」は、工事監督者の指導宜しきと作業員の技量進歩、材料供給の円滑化によるとしている。装甲鋼板は本工廠製鋼部から、構造用材は枝光(八幡)製鉄所から供給され、必要な鋼材全部が国産でまかなわれた最初の軍艦である。

明治38年9月に日露戦争の講和が成立するやその3ヵ月後に、国産往復動蒸気機関で建造を進めていた上述の装甲巡洋艦伊吹と42頁で紹介した戦艦安芸の主機関を、この機会を外せば蒸気タービン主力艦の実現は5~6年先になるとして、米カーチス型蒸気タービンに変更し、装甲巡洋艦伊吹22,500馬力と戦艦安芸17,500馬力を両艦とも24,000馬力(後に公称27,800馬力)にする決断をして、戦艦安芸の艤装を5ヶ月間中断して装甲巡洋艦伊吹の艤装を先行させた。

明治42年8月、先行する伊吹の最初の海上公試では速力が往復動蒸気機関搭載時の計画値にも達しなかった。タービンの部分改良や新設なった三菱長崎水槽でプロペラ模型試験を行ってプロペラを換装するなどして、翌年6月の公試で28,977馬力、21.16ノットの好成績を得ることができた。

これを戦艦安芸に適用して原計画18.25ノットに対して44年3月の公試で28,740馬力、20.21ノットの高速化に成功し、本艦を新鋭戦艦として就役させることに成功した。



図4.2.5 装甲巡洋艦伊吹の進水記念絵葉書

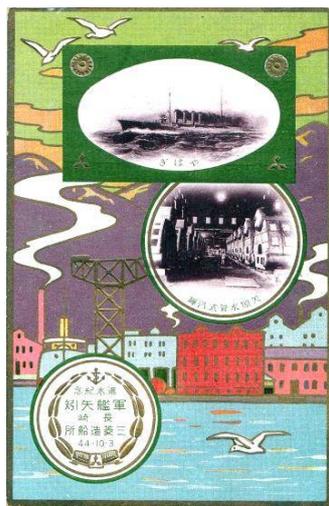
近代型軽巡洋艦として26ノットの高速を期待する筑摩型(常備排水量4,950トン)3隻を22,500軸馬力蒸気タービン艦とし、佐世保海軍工廠建造の筑摩と川崎神戸建造の平戸に川崎神戸製造のカーチス式直結単式タービン2基・プロペラ2軸・340rpmを、三菱長崎建造の矢矧には同所製造のパーソンズ式直結高低圧タービン2基・プロペラ4軸・470rpm(内軸が外回り、外軸が内回り)を搭載して比較研究された。ボイラーは各建造所製造の宮原式の発展型であるイ号艦本水管式19.25kg/cm²である。

図4.2.6は明治44年6月川崎神戸で進水した巡洋艦平戸の進水記念絵葉書3枚組の中の2枚である。図左は11,250馬力のカーチス型蒸気タービン2基の、図右は艦本式水管ボイラー16基の製造中の誇らしげな写真である。右図左上の印は川崎神戸の進水記念日付印である。



図4.2.6 巡洋艦平戸の進水記念絵葉書

図4.2.7は明治44年10月に三菱長崎で進水した巡洋艦矢矧の進水記念絵葉書4枚組の中の2枚である。図左の上に本艦の完成予想図、中央円内に製造中のボイラーが並び、左下に三菱長崎の進水記念日付印、背景に機械工場と明治41年に設けられた150トン・ハンマーヘッド・クレーン(現在も稼働中：国登録無形文化財)が描かれている。図右は中央円内に建造中の本艦、右下の円内に製造中のパーソンズ式タービンの写真が掲げられている。



三菱長崎造船所提供

図4.2.7 巡洋艦矢矧の進水記念絵葉書

これら3艦の比較では、矢矧の機関構成や配管が複雑で機関室長さが他艦より1.2m長くなったが、公試成績は矢矧が最優秀であった。三艦に対する用兵者の評価は良かったが、高速航走時に猛烈な船尾振動があったと記録されている。



三菱長崎造船所提供

図 4.2.8 戦艦霧島の進水記念絵葉書

大正期に入り艦載砲や主機関の近代化が一段落すると進水式を祝うのに重点が置かれ、艦名に由来する図案や吉祥文様が洗練された絵葉書となり、包紙も艦名に因む図案が見られるようになる。

図 4.2.8 は大正 2 年 12 月 1 日に三菱長崎で進水した巡洋戦艦霧島(常備排水量 27,940 トン)の 2 枚組進水記念絵葉書で、図左の 2 枚が絵葉書で、図左上は完成予想図を中心に描き艦名に因んで咲き誇る霧島つつじを配し、図左下はガントリー・クレーンの下で進水を待つ本艦を中央に描き周囲に進水月に因む菊花、進水式の白鳩を配している。当時、ガントリー・クレーンは大艦巨船建造能力のシンボルであり最先端の造船設備で、本クレーンは本艦の建造に合わせて大正元年に完成したものである。図右は普通紙専用封筒で単色ながら色刷で、朝日を背景に進水を終えて浮かぶ本艦の周りを霧島つつじで飾っている。丸印は逓信省制作の進水記念郵便日付印である。

わが国の造船業は第 1 次大戦の造船ブームで年間進水量 61.1 万総トンの大記録を達成したが、戦後は急落して大正 11 年には 8.3 万総トンに、昭和 2 年に 4.2 万総トンまで減った。大正 11 年に成立したワシントン軍縮条約が、民間造船所で建造中・建造準備中の戦艦・巡洋艦・駆逐艦など 34 隻の工事の中止と大正 16 年度までに予定した 31 隻を取り消し、造船業は深刻な窮境に陥った。一方、経済界も関東大震災から続く不況にあえいでいた。

昭和 2 年 3 月、国会における震災手形の審議に端を発した財界の恐慌は全国に銀行取り付け騒ぎを誘発して、川崎神戸の主要取引銀行である十五銀行も昭和 3 年 4 月 21 日に休業するにおよんで川崎神戸は経営の危機に面した。

帝国海軍は「もはや一民間造船所の死活の問題ではなく、国防上看過しえない重大問題である」として、閣議の了承を得て 7 月 19 日に「海軍艦政本部臨時艦船建造部」を川崎神戸内に設け、作業員 9,400 人のうち 5,866 人を海軍要員として引き継ぎ、発注済の巡洋艦 2 隻、潜水艦 4 隻の建造を続行した。

昭和3年4月22日に川崎神戸で巡洋艦足柄(基準排水量 10,000トン)が無事に進水した。図 4.2.9 は本艦の進水記念絵葉書である。図左側の2枚が絵葉書で、図左上は足柄山の金時さんを背景に完成予想図を示し、図左下は海上から見たガントリー・クレーンの下で進水を待つ本艦を背景



図 4.2.9 巡洋艦足柄の進水記念絵葉書

に進水する本艦を示す。図右は普通紙専用封筒である。絵葉書の完成予想図と進水する本艦の下縁に小さくと、封筒下部に「海軍艦政本部臨時艦船建造部」の文字がある。本来ならば「株式会社川崎造船所」の筈である。「海軍艦政本部臨時艦船建造部」は同年8月に廃止され元に復した。この進水記念絵葉書は昭和初期の造船業の苦難を物語るものである。

単色の完成予想図の中に、先行する同型艦もしくは準同型艦の写真流用が見られる。

図 4.2.10 は昭和5年5月12日に横須賀海軍工廠で進水した巡洋艦高雄(常備排水量 10,000トン)の3枚組進水記念絵葉書の中の2枚である。軍縮条約が締結されると大艦の進水式は当分見られないということで、工廠内に85,000人、対岸や付近の山も含めると150,000人以上が集まり、わが国の史上最大の進水式となった。図左が葉玉が開き進水する本艦の写真版絵葉書、図右は艦名由来の京都・高雄山にある神護寺の境内にかかる橋と疾走する本艦写真の絵葉書である。

ところで本艦は同型の1番艦であるから、このような画像は絵葉書印刷の時期には存在しない筈である。調べると昭和2年に同工廠で進水した準同型艦妙高(常備排水量 10,160トン)の進水式と公試の写真流用である。



図 4.2.10 巡洋艦高雄の進水記念絵葉書

昭和 10 年代に入ると印刷技術が進み油彩で完成予想図をで画面一杯に描くのが定着し、2 枚目の絵葉書の主題に艦名や進水月に因むものなどが描かれるようになる。

図 4.2.11 は昭和 10 年 10 月 28 日に大阪鉄工で進水した水雷艇^{かきぎ} 鵲 (基準排水量 800 トン)の進水記念絵葉書である。



図 4.2.11 水雷艇鵲の進水記念絵葉書

図左側の 2 枚が絵葉書で、図左上が完成予想図で上下の余白に進水の季節に因んで秋の草とコオロギが描かれている。図左下は本艇の目玉装備である 53cm 三連装魚雷発射管が水平線の彼方をにらんでいる。図右は B 型タトウで飛び上がる鵲のシルエットを背景に葉玉からの五色のテープが舞っている。

図 4.2.12 は昭和 11 年 10 月 15 日に川崎神戸で進水した巡洋艦熊野(基準排水量 8,630 トン)の進水記念絵葉書である。図左側の 2 枚が絵葉書で、図左上は油彩により画面一杯に描かれた完成予想図で、色調の微妙な変化まで良く描かれている。図左下は艦名に因み那智の滝と深い森林を背景にする熊野本宮大社の本殿である。図右が B 型タトウで、これには地が茶色の色違いがある。



図 4.2.12 巡洋艦熊野の進水記念絵葉書

本艦はロンドン軍縮条約の制限の中で軽巡ながら重巡に対抗すべく計画された最新鋭艦である。

絵葉書の図案は昭和期に入ると色彩が豊かになり華やかになる。民間造船所の絵葉書は印刷専門業者の図案のプロがデザインするので優れた図案が多いが、



図 4.2.13 海軍工廠の斬新な図案の進水記念絵葉書

海軍工廠は大正期から工廠内で図案が公募していたのが開花して、伝統文様にとらわれないアマチュアらしい斬新な図案が登場する。

図 4.2.13 の図左は昭和 8 年 11 月 16 日に横須賀海軍工廠で進水した潜水母艦大鯨(基準排水量 10,000 トン)の 2 枚組進水記念絵葉書の 1 枚で、右上の菓玉が開きテープと紙吹雪が舞う中を大きな鯨の尾の一振りによって本艦が力強く前に滑りだした。本艦は溶接を大幅に適用した最初の艦として造船史上で有名で、艦首部で 168 mm、艦尾部 42 mm 反り上がったことで知られる。

図中央は昭和 10 年 12 月 23 日に呉海軍工廠で進水した航空母艦蒼龍(基準排水量 18,800 トン)、図右は昭和 12 年 11 月 16 日に横須賀海軍工廠で進水した航空母艦飛龍(基準排水量 17,300 トン)の共に 2 枚組進水記念絵葉書の 1 枚である。両艦は同型艦として計画されたが、帝国海軍を大きく揺るがした水雷艇友鶴転覆事件と第 4 艦隊事件の教訓を逐次織り込んだ行つたため全く違った艦となった。図案は共に菓玉を大きくあしらい、蒼龍では艦首まで延びた飛行甲板を強調し、赤とんぼ一九三式練習機 2 機が、飛龍では多くの艦載機が乱舞している。なお、飛龍の進水写真は図 4.2.10 と同じく巡洋艦妙高の進水写真の流用である。



図 4.2.14 駆逐艦霞の進水記念絵葉書

昭和 12 年になると、国際情勢の緊張・悪化は進水記念絵葉書にも及んで正確な完成予想図は規制され、一方で時局に関連する図案が見られる。

図 4.2.14 は昭和 12 年 11 月 16 日に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦 霞^{あられ}(基準排水量 2,000 トン)の進水記念絵葉書 2 枚組の 1 枚である。同年 8 月発生^{あられ}の第 2 次上海事件で、陸軍部隊が本格派遣されるまで約 5,000 人の海軍陸戦隊が急派され、中国軍の激しい攻撃から日本居留民を護った。これに因んで歩哨に立つ陸戦隊員を前面に、背景に動乱の長江の支流—黃埔江を進む本艦が描かれている。

図 4.2.15 は昭和 12 年 4 月 12 日に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦大潮(基準排水量 2,000 トン)の進水記念絵葉書である。

図左側の 2 枚が絵葉書で、図左上は怒濤をかき分けて後続艦を先導する本艦を描き、図左下は獲物を狙って舞い降りる鶴に、進水月に因む桜花、進水式に因む薬玉



図 4.2.15 駆逐艦大潮の進水記念絵葉書

色のテープ、白鳩を配する図案である。図右は B 型タトウで、図案は式台上で行った支綱切断により水圧式トリガーが作動する機構を解説している。

図 4.2.16 は昭和 14 年 11 月 27 日に川崎神戸で進水した航空母艦瑞鶴(基準排水量 25,675 トン)の進水記念絵葉書である。本艦は横須賀海軍工廠建造の同型艦翔鶴とともに戦艦大和・武蔵と並ぶ帝国海軍の目玉で、これらの竣工時期が太平洋戦争の開戦時期を左右したといわれる。

図左が B 型タトウで羽ばたく丹頂鶴を紙面一杯に描いている。図中と図右の 2 枚は絵葉書で、図中に太平洋の夜明けを背景に航空母艦の筈なのに戦艦のような高い檣楼とマストをもつ大型艦と上空に反航する単発機 5 機が描かれ、図右は大きく茂る松のまわりを飛ぶ丹頂鶴が描かれている。これらからは本艦が航空母艦であることを知る事が全くできない。



図 4.2.16 大型航空母艦瑞鶴の進水記念絵葉書



図 4.2.17 詩情あふれる進水記念絵葉書

完成予想図の描写が規制される中で、海軍工廠発行の駆逐艦の進水記念絵葉書に艦名の天象気象に因む詩情溢れるものがある。

図 4.2.17 の図左は昭和 9 年 5 月 6 日に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦夕暮(基準排水量 1,400 トン)の 2 枚組の 1 枚で、中央に細い新月の下で夕闇に溶け込もうとする本艦の艦影を描き、周りに進水した 5 月を象徴する葉桜と杜若かきつばたが描かれている。図中央は昭和 14 年 3 月 24 日に佐世保海軍工廠で進水した駆逐艦雪風(基準排水量 2,000 トン)の 2 枚組の 1 枚で、五色の雪の結晶が舞う中、薬玉が割れ艦名を書いた布を翻して進水する姿が描かれている。効果的な紅い錆止めペイントで進水させるのは佐世保海軍工廠のプラクティスである。

図右は昭和 16 年 7 月 2 日に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦秋月(基準排水量 2,701 トン)の 2 枚組の 1 枚で、冴え冴えと輝く秋の満月、静かに流れる雲、天空を渡る三羽の雁が描かれている。

帝国海軍の進水記念絵葉書は太平洋戦争が激しくなると発行されなくなる。図 4.2.18 は昭和 17 年 12 月 19 日に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦早波(基準排水量 2,077 トン)の進水記念絵葉書

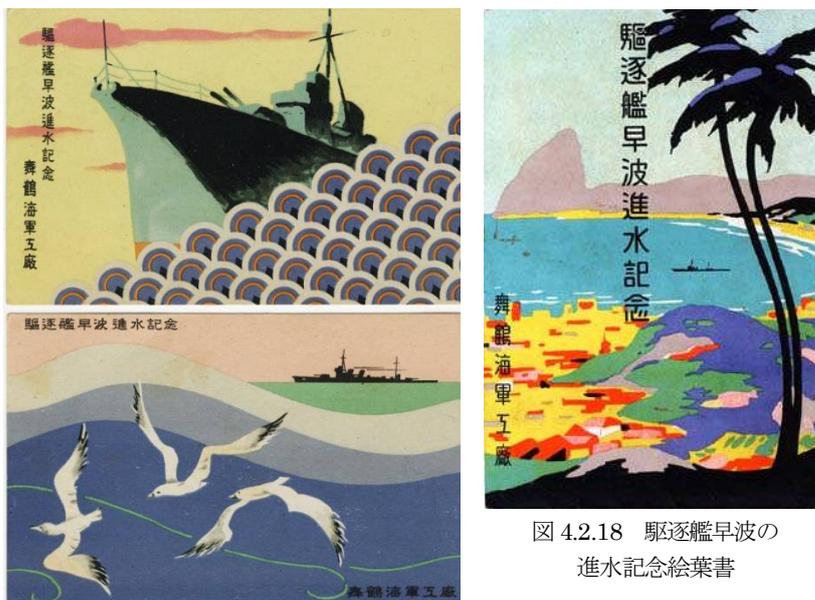


図 4.2.18 駆逐艦早波の進水記念絵葉書

で、おそらく帝国海軍最後のものと思われる。

図左側の 2 枚が絵葉書で図左上は瑞雲を背景に吉兆文様青海波をかき分け進む図案に武運を祈る気持が表れている。図右は B 型タトウで南方の基地を明るいつォッチで描く。

4.3 進水記念日付印

わが国には書や絵画などに雅印を押す習慣があり、篆刻の文化がある。第2次大戦以前の進水記念絵葉書には、逓信省、海軍工廠や民間造船所、絵葉書専門店が進水を記念して日付を含む特別にデザインした印を押したものが多い。本項では逓信省制作の特殊通信日付印、色変通信日付印および小型記念通信日付印、それに建造造船所制作の記念日付印について述べる。

逓信省制作の記念日付印は、国家的な記念行事に際して発行される記念切手や官製記念絵葉書に押印するために始まった。戦艦薩摩以降は艦艇の進水式を国家の慶事として記念日付印が制作され、建造造船所所在地の中央郵便局と造船所構内の臨時郵便局で、切手を貼付した進水記念絵葉書を含む書状や葉書に求めに応じて期日限定で押印された。

(ア) 逓信省制作の特殊通信日付印

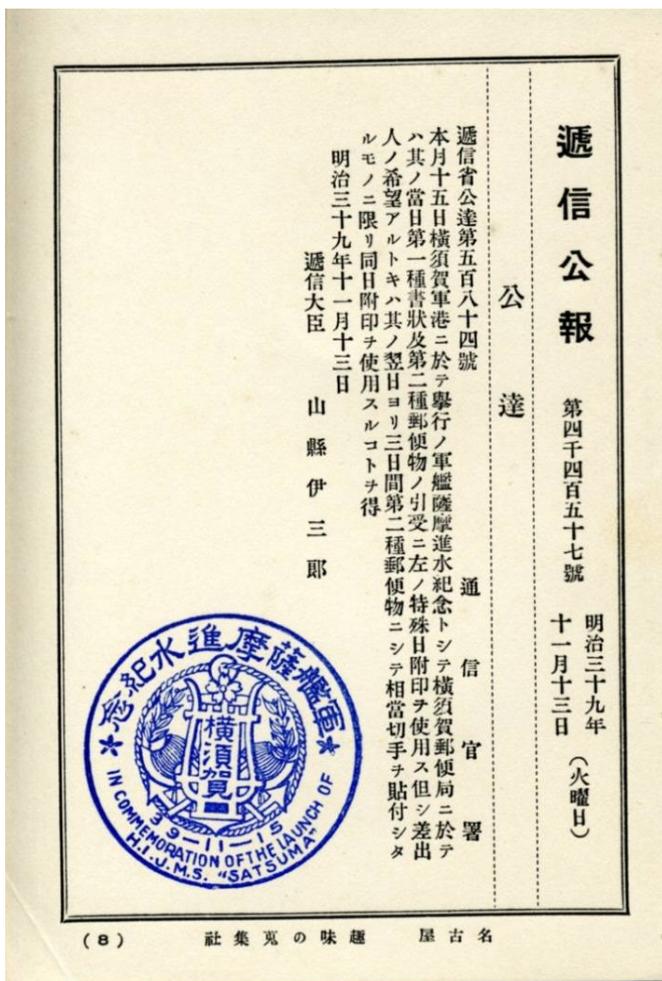
進水式のための特殊通信日付印が使用されたのは、図 2.2.1 に示す明治 39 年(1906)に横須賀海軍工廠で挙行された戦艦薩摩の進水式が最初である。

進水式に2日先立ち、図 4.3.1 に示す逓信大臣名による逓信公報一公達第五百八十四号により一般に周知された。要旨は

明治 39 年 11 月 15 日横須賀軍港ニ於テ挙行ノ軍艦薩摩進水記念トシテ、横須賀郵便局ニ於テハ其ノ当日第一種書状オヨヒ第二種郵便物ノ引受ニ左ノ特殊日付印ヲ使用ス。但シ差出人ノ希望アルトキハ、ソノ翌日ヨリ三日間第二種郵便物ニシテ相当切手ヲ貼付シタルモノニ限り同日付印ヲ使用スルコトヲ得

ここで第1種書状は封書、第2種郵便物は絵葉書や葉書のことである。

戦艦薩摩では進水記念絵葉書を工廠の構内で入手し横須賀中央郵便局に持参して記念日付印を押印したが、後になると工廠内に臨時出張郵便局が設けられ利便が図られた。



山口純一氏提供

図 4.3.1 戦艦薩摩の特殊通信日付印逓信公報

特殊通信日付印が使われた艦船を次表に示す。

表 4.3.1 特殊日付印が使われた艦船

艦種	艦船名	進水年	造船所	郵便局	印色
戦艦	薩摩	M39.11.15	横須賀海軍工廠	横須賀	紺青色
戦艦	河内	M43.10.15	横須賀海軍工廠	横須賀	紫紺色
戦艦	摂津	M44.03.30	呉海軍工廠	呉	紺青色
戦艦	比叡	T01.11.21	横須賀海軍工廠	横須賀	紺青色
戦艦	霧島	T02.12.01	三菱長崎	長崎	紫紺色
戦艦	榛名	T02.12.14	川崎神戸	神戸	紫紺色
戦艦	扶桑	T03.03.28	横須賀海軍工廠	横須賀	紫色
戦艦	山城	T04.11.03	横須賀海軍工廠	横須賀	紫色
戦艦	伊勢	T05.11.12	川崎神戸	神戸	紫紺色
戦艦	日向	T06.01.27	三菱長崎	長崎	紫紺色
戦艦	長門	T08.11.09	呉海軍工廠	呉	赤褐色
戦艦	陸奥	T09.05.31	横須賀海軍工廠	横須賀	紫色
戦艦	加賀	T10.11.17	川崎神戸	神戸	赤褐色
戦艦	土佐	T10.12.18	三菱長崎	長崎	赤褐色
潜水母艦	大鯨	S08.11.16	横須賀海軍工廠	横須賀	赤褐色
タンカー	あらびあ丸	S25.11.12	日立因島	土生	とび色
原子力船	むつ	S44.06.12	石川島東京	東京・他	とび色

昭和 15 年に呉海軍工廠と三菱長崎で進水した戦艦大和と武蔵は、建造が秘扱いであったため進水記念絵葉書も記念印も用意されなかった。明治 40 年に呉海軍工廠で進水した戦艦安芸の郵便記念印は次項に述べる色変記念通信日付印が用いられた。

タンカー「あらびあ丸」と原子力船「むつ」は例外でそれ以降は制作されていない。前者は昭和 25 年に占領軍総司令部がタンカーのトン数制限を 12,000 総トン以下と緩和された時に最初に新造された 5 隻の中で載貨重量が最大で、かつ戦前・戦後を通じて最大のタンカーであった。

図 4.3.2 に特殊通信日付印の印影例を紹介する。上段が明治時代、中段が大正時代、下段が昭和初期である。

上段左は明治 39 年に横須賀海軍工廠で進水した戦艦薩摩の印で、図 4.3.1 の通信公報印影も参照されたい。直径 36mm、紺青色、中央に豎琴、錨、桜花をおき、これに月桂樹、斧を対称的に配置し、ロープで円形に囲む図案である。

上段右は明治 44 年に呉海軍工廠で進水した戦艦攝津の印である。



図 4.3.2 戦艦の特殊通信日付印の例

ロープで囲む円内に進水斧と月桂樹を飾り下に大波を描く。本工廠ではこの進水式の支綱切断に初めて進水斧を使用した。

中段の左は大正 4 年に横須賀海軍工廠で進水した戦艦山城の印で、全体をロープで囲み二重円内に滑り下りる本艦を正面から描く。中段の中央は大正 6 年に三菱長崎で進水した戦艦日向の印である。中央に錨、左に斧、右に掛矢(大型の木槌)、月桂樹を配し、上をロープで、下を小波模様で円形に囲んでいる。中段の右は大正 5 年に川崎神戸で進水した戦艦伊勢の印である。中央にロープで繋がれた 2 個の錨を交差し、桜花、斧、掛矢を配し月桂樹を添えている。

下段では英文表示がなくなる。左は大正 8 年に呉海軍工廠で進水した戦艦長門の印である。大波を突き進む艦首正面を大きく描き、これに月桂樹、斧、掛矢を左右に配す。右は大正 9 年に横須賀海軍工廠で進水した戦艦陸奥の印である。上に菓玉と風になび五色の長布である続命縷、2 羽の鳩を描き、中央のロープに囲まれた中に本艦側面のシルエットを配している。

図 4.3.3 に特殊日付印の使用例として、図左に明治 44 年に呉海軍工廠で進水した戦艦摂津の進水記念絵葉書を、図右に大正 6 年に三菱長崎で進水した戦艦日向の進水記念絵葉書を示す。



図 4.3.3 戦艦摂津と日向の進水記念絵葉書

(イ) 色変記念通信日付印

本印は装甲巡洋艦筑波の進水式で初めて使用され、戦艦薩摩の特殊通信日付印より 1 年早い。特殊通信日付印が制定されてからは、戦艦薩摩の進水式に準ずる格の進水式において建造造船所所在地の中央郵便局と造船所構内の臨時郵便局で期間限定で進水日付で使用された。

2.2 項 11 頁で述べたごとく、日露戦争開戦後僅か 3 カ月で虎の子の戦艦 2 隻を失った帝国海軍は、13,970 トンの装甲巡洋艦 2 隻を 1 番艦は工期起工後 2 カ年、2 番艦は起工後 2 年 6 カ月を訓令した。呉海軍工廠はそれまで最大艦の建造実績は巡洋艦対馬 3,120 トン・工期 2 年 4 カ月であったが、国家の要請によく応え 1 番艦の装甲巡洋艦筑波を正に訓令通り竣工させた。

本艦の進水式は直前に進水台の不具合発見により大事を取って進水を予定より一潮遅らせたが、進水当時わが国建造の最大艦で、かつ日露戦争を戦勝して講和直後の最初の進水式ということで、皇太子殿下の台臨を仰ぎ明治 38 年 12 月 26 日に内外の賓客を招待して盛大に行われた。この進水式で初めてこの色変記念通信日付印が用いられた。

色変記念通信日付印は通常の郵便日付印とデザインは同じであるが、印色が通常の黒色と違うことで判別される。装甲巡洋艦筑波から昭和9年に三菱長崎で進水した巡洋艦三隅まで31隻で確認されている。次表にこれらの艦名を示す。民間造船所は川崎神戸2隻と三菱長崎1隻だけで、他はすべて海軍工廠で横須賀4隻、呉6隻、佐世保7隻、舞鶴11隻である。この中で、装甲巡洋艦筑波と生駒は戦艦薩摩の進水記念絵葉書が発行される以前の艦である。

表 4.3.2 色変記念通信印が使われた艦船

艦種	艦名	進水年	造船所	郵便局	印色
装甲巡洋艦	筑波	M38.12.26	呉海軍工廠	呉	朱
装甲巡洋艦	生駒	M39.04.09	呉海軍工廠	呉	紫
戦艦	安芸	M40.04.15	呉海軍工廠	呉	桃色
装甲巡洋艦	鞍馬	M40.10.21	横須賀海軍工廠	*横須賀	朱
装甲巡洋艦	伊吹	M40.11.21	呉海軍工廠	*呉	桃色
巡洋艦	筑摩	M44.04.01	佐世保海軍工廠	佐世保	紫
巡洋艦	平戸	M44.06.29	川崎神戸	*神戸	紫
清国兵艦	永翔	M45.03.30	川崎神戸	神戸	紫
駆逐艦	磯風・天津風	T05.10.05	呉海軍工廠	*呉	紫
巡洋艦	天龍	T07.03.11	横須賀海軍工廠	*横須賀	紫
巡洋艦	龍田	T07.05.29	佐世保海軍工廠	*佐世保	紫
駆逐艦	谷風	T07.07.20	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	紫
巡洋艦	球磨	T08.07.14	佐世保海軍工廠	*佐世保	紫
駆逐艦	灘風	T09.06.26	舞鶴海軍工廠	*中舞鶴・新舞鶴	紫
巡洋艦	北上	T09.07.03	佐世保海軍工廠	*佐世保	紫
巡洋艦	長良	T10.04.25	佐世保海軍工廠	*佐世保	紫
巡洋艦	由良	T11.02.15	佐世保海軍工廠	*佐世保	紫
駆逐艦	波風	T11.06.24	舞鶴海軍工廠	新舞鶴	紫
巡洋艦	夕張	T12.03.05	佐世保海軍工廠	*佐世保	紫
駆逐艦	菊月	T15.05.15	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	とび色
巡洋艦	妙高	S02.04.16	横須賀海軍工廠	*横須賀	紫
駆逐艦	吹雪	S02.11.15	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	とび色
駆逐艦	初雪	S03.09.29	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	とび色
駆逐艦	敷波	S04.06.22	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	とび色
巡洋艦	高雄	S05.05.12	横須賀海軍工廠	*横須賀	紫
駆逐艦	夕霧	S05.05.12	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	紫
駆逐艦	漣	S06.06.06	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	紫
駆逐艦	響	S07.06.16	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	紫
水雷艇	千鳥	S08.04.01	舞鶴海軍工廠	*新舞鶴	紫
巡洋艦	最上	S09.03.14	呉海軍工廠	*呉	紫
巡洋艦	三隈	S09.05.31	三菱長崎 長崎・長崎本博多		紫

注 ※付は工廠内の臨時出張郵便局でも使用

次頁の図 4.3.4 に本印の印影の例を示す。

図左は装甲巡洋艦筑波のもので丸一型といわれる。横線で印を上下に二分し、上部に工廠所在地である安芸の国名と郵便局名呉が、下に進水年月日の廿八年十二月二十六日が刻まれている。



図 4.3.4 色変記念通信日付印の例

図中左は明治 40 年 10 月に横須賀海軍工廠で進水した装甲巡洋艦鞍馬のもので楕型印といわれる。横線で上下三分割し、上に建造所所在地の郵便局名、真ん中に進水年月日、下に受付時間帯が刻まれている。図中右は昭和 5 年 5 月に横須賀海軍工廠で進水した巡洋艦高雄の楕型印で、下に非郵便印であることを示す三つ星が刻まれている。図右は昭和 7 年 6 月に舞鶴海軍工廠で進水した駆逐艦響の楕型印である。印肉の色の違いに注意されたい。

本印の使用例を示す。

図 4.3.5 は明治 44 年 6 月 29 日に川崎神戸で進水した筑摩型巡洋艦平戸の造船所発行の写真版進水記念絵葉書である。絵葉書の上側中央の切手に押印された紫色の郵便日付印が本艦の色変記念通信日付印で、郵便局名は神戸局である。



図 4.3.5 巡洋艦平戸の進水記念絵葉書

図 4.3.6 の図左は昭和 9 年 5 月に三菱長崎で進水した最上型巡洋艦三隈の進水記念絵葉書である。左上の普通切手に押されている紫色の郵便日付印が本艦の色変記念通信日付印で、郵便局名は長崎本博多局となっている。

図右は昭和 5 年 5 月に横須賀海軍工廠で進水した巡洋艦高雄の進水記念絵葉書である。切手に押してある紫色の郵便日付印が本艦の色変記念通信日付印で、図 4.3.4 の中右の印と同じである。なお本印上の大型丸印は横須賀海軍工廠の本艦進水記念日付印である。

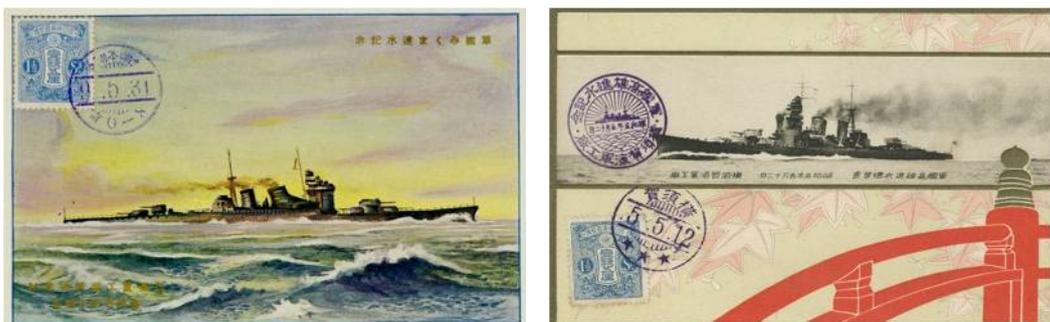


図 4.3.6 巡洋艦三隈と巡洋艦高雄の進水記念絵葉書

(ウ) 小型記念通信日付印

本印は、昭和 8 年 11 月 16 日に横須賀海軍工廠で進水した潜水母艦大鯨から色変記念通信日付印に代わって用いられ、最後に使用されたのは昭和 15 年に舞鶴海軍工廠で行われた陽炎型駆逐艦野分の進水式である。特殊通信日付印と比較すると図案に飾りが少なく直径は特殊通信日付印と比較して 33mm とやや小さい。

図 4.3.7 に小型記念通信日付印の例を、鮮明な印影を求める専門の収集家による普通はがきや私製はがきに押印したもので示す。台紙一はがきの色違いは保存の状態によるものである。

上段の左は昭和 9 年 11 月に横須賀海軍工廠で進水した最上型巡洋艦鈴谷の印である。本艦の進水式には昭和天皇が台臨され盛大に行われた。右に、昭和 10 年 6 月に同海軍工廠で進水した潜水母艦艦剣崎の、昭和 10 年 12 月に呉海軍工廠で進水した航空母艦蒼龍の、最右は昭和 11 年 11 月に舞鶴海軍工廠で進水した白露型駆逐艦海風の記念印である。

中段の左から順に、昭和 12 年 11 月に横須賀海軍工廠で進水した航空母艦飛龍の、同年同月に呉海軍工廠で進水した水上機母艦千代田の、昭和 13 年 3 月に三菱長崎で進水した利根型巡洋艦筑摩の、最右は同年 9 月に川崎神戸で進水した水上機母艦瑞穂の記念印である。

下段の左から順に、昭和 14 年 3 月に佐世保海軍工廠で進水した陽炎型駆逐艦雪風の、同年 6 月に横須賀海軍工廠で進水した航空母艦翔鶴の、最右は同年 11 月に呉海軍工廠で進水した水上機母艦日進の記念印である。航空母艦翔鶴は前述の川崎神戸建造の姉妹艦瑞鶴(図 4.2.16 参照)と同じく、防諜上の理由から艦の姿はなく富士山を背景に逆巻く怒涛だけである。



図 4.3.7 小型記念通信日付印の例

確認されている 29 隻の小型記念通信日付印を次表に示す。昭和 15 年 9 月に進水した駆逐艦野分以降は第 2 次大戦の戦雲が急を告げ制作されなかったとみられる。因みに潜水艦の進水式は全て非公開であったため前述のように進水記念絵葉書と共に記念日付印も見当たらない。

表 4.3.3 小型記念通信日付印が用いられた艦船

艦種	艦名	進水年	造船所	郵便局
潜水母艦	大鯨	S08.11.16	横須賀海軍工廠	横須賀
巡洋艦	鈴谷	S09.11.20	横須賀海軍工廠	横須賀
潜水母艦	剣崎	S10.06.01	横須賀海軍工廠	横須賀
駆逐艦	春雨	S10.09.21	舞鶴海軍工廠	新舞鶴、中舞鶴
航空母艦	蒼龍	S10.12.23	呉海軍工廠	呉・呉鎮守府構内各郵便局
特務艦	高崎	S11.06.19	横須賀海軍工廠	横須賀
巡洋艦	熊野	S11.10.15	川崎神戸	神戸中央・式場内臨時出張所
駆逐艦	海風	S11.11.27	舞鶴海軍工廠	新舞鶴、中舞鶴
水上機母艦	千歳	S11.11.29	呉海軍工廠	呉・呉鎮守府構内各郵便局
駆逐艦	大潮	S12.04.19	舞鶴海軍工廠	新舞鶴、中舞鶴
駆逐艦	霰	S12.11.16	舞鶴海軍工廠	新舞鶴、中舞鶴
航空母艦	飛龍	S12.11.16	横須賀海軍工廠	横須賀
水上機母艦	千代田	S12.11.19	呉海軍工廠	呉・呉鎮守府構内各郵便局
巡洋艦	利根	S12.11.21	三菱長崎	長崎、長崎本博多
巡洋艦	筑摩	S13.03.19	三菱長崎	長崎、長崎本博多
水上機母艦	瑞穂	S13.05.16	川崎神戸	神戸中央
工作艦	明石	S13.06.29	佐世保海軍工廠	佐世保
駆逐艦	陽炎	S13.09.27	舞鶴海軍工廠	東舞鶴、中舞鶴
駆逐艦	親潮	S13.11.29	舞鶴海軍工廠	東舞鶴、中舞鶴
駆逐艦	雪風	S14.03.24	佐世保海軍工廠	佐世保
航空母艦	翔鶴	S14.06.01	横須賀海軍工廠	横須賀局式場内臨時出張所
駆逐艦	磯風	S14.06.19	佐世保海軍工廠	佐世保
駆逐艦	天津風	S14.10.19	舞鶴海軍工廠	東舞鶴、中舞鶴
航空母艦	瑞鶴	S14.11.27	川崎神戸	神戸中央・式場内臨時出張所
水上機母艦	日進	S14.11.30	呉海軍工廠	呉・呉鎮守府構内各郵便局
海防艦	八丈	S15.04.10	佐世保海軍工廠	佐世保
駆逐艦	嵐	S15.04.22	舞鶴海軍工廠	東舞鶴、中舞鶴
敷設艦	津軽	S15.06.05	横須賀海軍工廠	横須賀局式場内臨時出張所
駆逐艦	野分	S15.09.17	舞鶴海軍工廠	東舞鶴、中舞鶴

内訳は、横須賀 7 隻、呉 4 隻、佐世保 4 隻、舞鶴 9 隻、川崎神戸 3 隻、三菱長崎 2 隻である。この中には進水記念絵葉書が未見の艦もあるが、これらについても進水記念絵葉書は制作されたと思われる。一方、この期間に進水した駆逐艦以上の艦は少なくとも 76 隻を数え、三菱横浜建造の練習巡洋艦、浦賀と藤永田建造の駆逐艦、播磨建造の敷設艦、三井玉野と鋼管鶴見建造の海防艦に海軍工廠建造艦も含めて本記念印が用意されなかった艦が相当数ある。

図 4.3.8 に使用例を示す。図左は昭和 11 年 10 月 15 日に川崎神戸で進水した巡洋艦熊野(基準排水量 13,655 トン)の 2 枚組進水記念絵葉書の 1 枚で、右上の切手に押しているのが本印である。



図 4.3.8 巡洋艦熊野と航空母艦翔鶴の進水記念絵葉書

図右は昭和 14 年 6 月 1 日に横須賀海軍工廠で進水した航空母艦翔鶴^{しょうかく}(基準排水量 25,085 トン)の 2 枚組進水絵葉書の 1 枚で左上の切手に押しているのが本印である。進水記念絵葉書も前述の理由により艦種や大きさを察知できるものは一切描かれてない。

(エ) 建造造船所進水記念日付印

建造造船所の進水記念日付印は、記念絵葉書と云う作品に対する建造造船所の雅印とも考えられる。海軍工廠の記念日付印は昭和 12 年頃まで、民間造船所のそれは大正年間まで見られ、中には押印の手数を省くため絵葉書の図案と一緒に印刷したものもある。印の形は通信省制作の記念印と同じく丸印が多いが異形印もあって統一性はなく、建造造船所の独自性にまかされた。

次に使用例を示す。

図 4.3.9 は筑摩型巡洋艦 3 隻の完成予想図を描く進水記念絵葉書である。図左上は明治 44 年 4



月 1 日に佐世保海軍工廠で進水した筑摩で、右上の押印が進水台上の本艦断面をデザインした進水記念日付印である。図左下は同年 10 月 3 日に三菱長崎で進水した矢矧で右下の押印(絵葉書と一緒に印刷)が進水記念日付印、図右下は同年 6 月 29 日に川崎神戸で進水した平戸で左上の押印が進水記念日付印である。



図 4.3.9 巡洋艦筑摩型 3 隻の進水記念絵葉書

図 4.3.10 はいずれも横須賀海軍工廠の進水記念絵葉書で、図左が大正 4 年 11 月 3 日に進水した戦艦山城の 3 枚組の 1 枚で左上の押印が進水記念日付印である。

図右は大正 9 年 5 月 31 日に進水した戦艦陸奥のもので、3 枚組と 2 枚組ある中の本図は前者の 1 枚で、

左上の押印が進水記念日付印である。両者とも石版印刷であるが、戦艦山城はこの時期に珍しい画面一杯に描く油彩画、戦艦陸奥は石版印刷の特徴を生かした描画である。



図 4.3.10 戦艦山城と陸奥の進水記念絵葉書

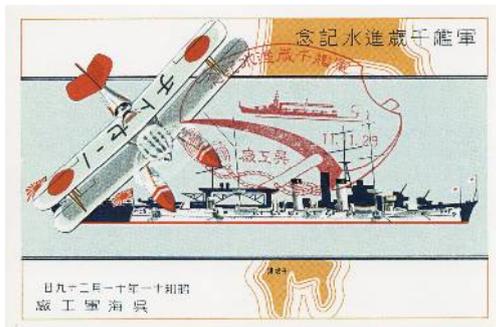


図 4.3.11 水上機母艦千歳の進水記念絵葉書

図 4.3.11 は昭和 11 年 11 月 29 日に呉海軍工廠で進水した水上機母艦千歳の 2 枚組進水記念絵葉書の 1 枚で、中央に進水斧をデザインした異形の進水記念日付印が押されている。絵葉書の中心手前の艦は明治 31 年に米国で建造された巡洋艦千歳、その背後に本艦のシルエットが描かれている。

これまでの図に見る絵葉書上の本印を次表に示す。

表 4.3.4 これまで示した図に見る建造造船所の進水記念日付印一覧

図	建造所	進水年	艦種	艦船名
図 2.2.2	横須賀海軍工廠	M39	戦艦	薩摩
図 3.1.2	三菱長崎	T04	貨物船	富山丸
図 3.2.2	三菱長崎	T13	連絡船	津軽丸
図 4.1.1 左	三菱長崎	M40	大型客船	天洋丸
図 4.1.1 右	三菱長崎	M40	大型客船	地洋丸
図 4.1.4	三菱長崎	T05	貨物船	敦賀丸
図 4.1.7	三菱神戸	T08	貨物船	Eastern Victor
図 4.2.2	呉海軍工廠	M40	戦艦	安藝
図 4.2.4	佐世保海軍工廠	M40	巡洋艦	利根
図 4.2.6.	川崎神戸	M44	巡洋艦	平戸
図 4.2.7	三菱長崎	M44	巡洋艦	矢矧
図 4.2.10	横須賀海軍工廠	S05	巡洋艦	高雄
図 4.2.13 左	横須賀海軍工廠	S08	潜水母艦	大鯨
図 4.2.13 中央	呉海軍工廠	S10	航空母艦	蒼龍

注 進水年で M : 明治、T : 大正、S : 昭和である。

5. 第2次大戦後から現在までの進水記念絵葉書

5.1 第2次大戦直後の進水記念絵葉書

第2次大戦は昭和20年(1945)8月15日に敗れて終わり、わが国は連合軍の占領下におかれた。占領軍総司令部は昭和20年9月に全ての鋼船と100総トンを超える木船の建造を禁止した。翌21年11月に、① 鋼船は5,000総トン以下、速力を最高15ノット以下、総量を150万総トンに制限し、外航は禁止する。5,000総トン以上の船舶114隻、869,000総トンは賠償として取り立てる。② 造船能力は鋼船年間最大15万総トンとし、5海軍工廠と20民間造船所を賠償として取り立てるといふ賠償案が発表されて、海運業・造船業はお先真っ暗であった。

やがて占領軍総司令部は民生安定のため、先ず深刻な食糧難を緩和する漁船の建造を昭和21年に短期集中的に、次いで混乱する沿岸輸送改善のため鉄道連絡船11隻と曳船6隻、小型客船28隻の建造を許可した。これら小型客船で戦後初めて進水記念絵葉書が発行された。

図5.1.1は昭和22年10月19日に三菱長崎で進水した戦後初めての本格的な商船である小型客船第一照国丸(978総トン)のために用意された手作りの3枚組写真版進水記念絵葉書である。

図左側の3枚が絵葉書で、図左上は本船の完成予想図を油彩で描き写真にしたもの、図左中は



戦艦霧島を建造した第一船台で建造中の本船、図左下は三菱長崎の造船部門の全景で、下の余白にそれぞれ英文の解説がある。図右は青焼きによる



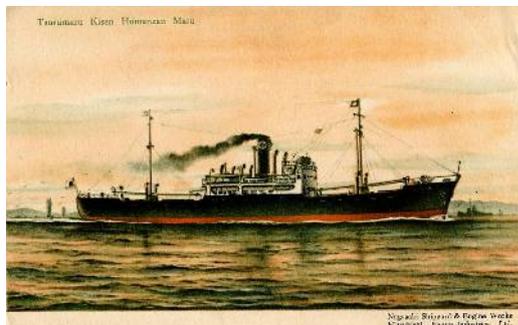
ポケット付ファイルである。

絵葉書にある説明は国内船なのに全て英文である。三菱長崎造船所史料館が所蔵する本船の業務記録によると、進水式に続く祝賀会のメインテーブルが約20名の米軍関係者夫妻で占められていて、英文のみの記述がうなづる。

三菱長崎造船所提供

図5.1.1 小型客船第一照国丸の進水記念絵葉書

昭和 22 年になると戦後処理を巡る米ソ間の対立が激しくなって占領軍司令部は厳しい規制を少しづつ緩和するようになり、政府は戦時補償打切りにより資産を無くし資金力をなくした船主の建造資金の面倒を見る計画造船の仕組みを作り、本格的な新造船建造が始まった。



三菱長崎造船所提供

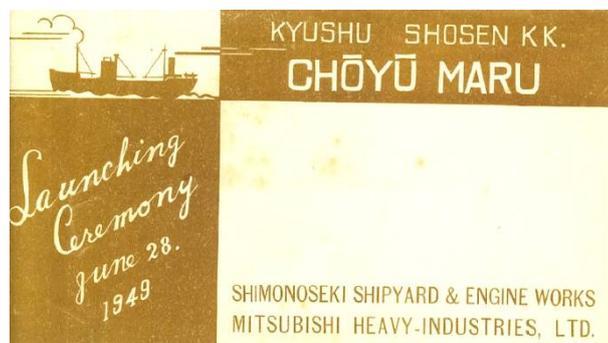
図 5.1.2 貨物船寶満山丸の進水記念絵葉書

図 5.1.2 は昭和 23 年 4 月 23 日に第 1 次計画造船により三菱長崎で進水した貨物船寶満山丸(2,921 重量トン)の進水記念絵葉書である。

図左がポケット付ファイル、図右が絵葉書一杯に描いた油彩による本船完成予想図である。本船は内航で、国産の石炭を使用するため蒸気タービンである。

空襲による被害は川崎神戸、三菱神戸、日立桜島、藤永田、名古屋は甚大であったが、原爆を受けた三菱長崎や三菱広島は爆心より離れて被害は少なく、全く無傷の造船所も多く、全体の被災規模は 1/5 程度とみられた。この頃は 2 枚目の絵葉書に造船所の健在ぶりを示すものが多い。

図 5.1.3 は昭和 24 年 6 月 28 日に三菱下関で進水した貨物船長有丸(980 重量トン)の進水記念絵葉書である。図右上がポケット付きファイルで、図下側の 2 枚が絵葉書である。図左下が本船の完成予想図、図右下が造船所の全景を描いたものである。



三菱下関造船所提供

図 5.1.3 貨物船長有丸の進水記念絵葉書

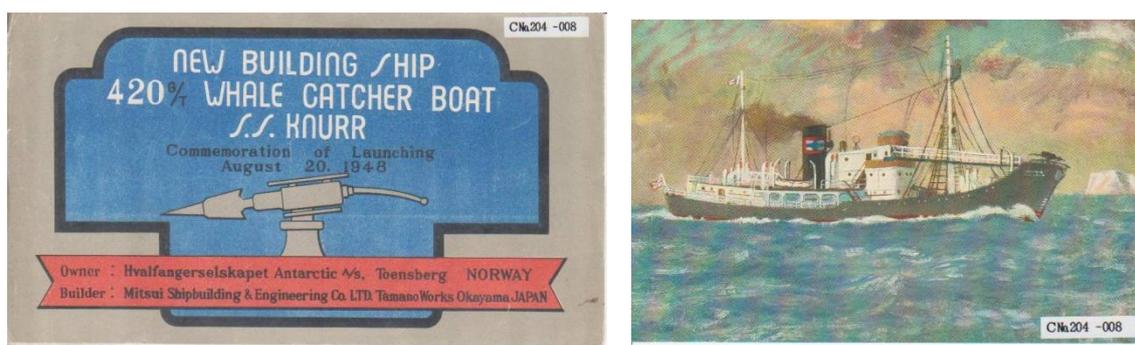
復興が進むと原材料や石油の輸入に必要な外貨の不足が深刻になった。産業の中で輸出余力があるのは造船業だけで、占領軍総司令部も船舶輸出による外貨獲得に好意的であった。最初の輸出船商談はソ連から寄せられ、昭和22年9月から24年2月にかけて395隻の木造船が成約した。次いで23年6月から24年1月にかけてノルウェー向け捕鯨船8隻(三井玉野1隻、播磨3隻、浦賀2隻、日立桜島2隻)が成約、同年11月にグアム向け木造漁船6隻が成約した。

昭和24年に入ると2月に川崎神戸がノルウェー向け18,000重量トンタンカーを受注したのを始めに、三井玉野がデンマーク向けタンカー1隻と貨物船3隻、三菱長崎がフィリピン向け貨物船3隻、播磨がデンマーク向けタンカー1隻、三菱神戸がデンマーク向け貨物船1隻、浦賀がフランス向け貨物船1隻、三菱横浜がパナマ向けとフランス向けに各貨物船1隻を24年8月までに受注し、戦後最初の大型輸出船13隻の成約を見た。当時は輸出奨励ため政府機関の貿易庁が契約窓口となって各船毎に為替レートを査定し1米ドル当たり441～592円で決定した。

この大型商談成立は、新造船5,000総トン以下に制限された中での朗報であった。戦後初めて接する海外の船級協会や船主監督の高い技術要求に、担当者は復興未だしの中で大変な苦勞をしたが、新しい需要に大きな希望を見出して取り組んだことが各社の社史に記述されている。

これらの輸出船のファイル表紙は図5.1.4と図5.1.5にみるように、絵葉書と同じ重みをもって図案が描かれ、続く進水記念絵葉書の表紙図案に大きな影響を与えた。

図5.1.4は戦後最初の輸出鋼船として昭和23年8月20日に三井玉野で進水した捕鯨船Knurr(420総トン)の進水記念絵葉書で、図左はポケット付ファイルで捕鯨砲が描かれ、図右は絵葉書で南極海の冰山を背景にした完成予想図を描いている。ディーゼル機関は騒音が高く鯨が逃げるとして三連成往復動蒸気機関である。



神戸大学海事博物館提供

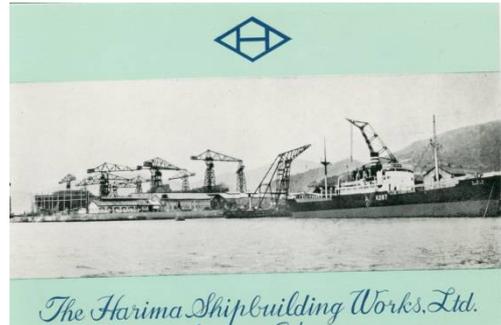
図 5.1.4 戦後最初の輸出鋼船捕鯨船 Knurr の進水記念絵葉書

次頁の図5.1.5は戦後初の大型輸出船の中の一隻として、昭和25年7月17日に播磨で進水した輸出ディーゼル・タンカーSiam(15,500重量トン)の進水記念絵葉書である。図左がポケット付ファイルで、図右側の2枚が絵葉書で図右上が完成予想図描く絵葉書、図右下が造船所全景写真の絵葉書である。ファイル表紙には絵葉書の本船完成予想図と同じ姿の本船が地球を背景に颯爽と航走する図が鮮やかに描かれている。



図 5.1.5 戦後最初の大型輸出タンカーSiam の
進水記念絵葉書

図 5.1.6 も大型輸出船の中の一隻として昭和 25 年 5 月 20 日に三菱神戸で進水したディーゼル貨物船 Panama (10,260 重量トン)の進水記念絵葉書である。



図左上が B 型タトウで残りの 3 枚が絵葉書である。包紙の表紙には本船の白抜きのシルエットと進水式の白鳩を背景に船主旗が描かれている。図右上は本船の完成予想図、図左下は本船公室のカラー・スキーム、図右下は地球をめぐる本船の航路図を背景に造船所全景を描いている。本船は旅客定員が 12 名あり、高い内装仕様に関連業界復興未だしの中で苦勞したことが偲ばれる。三菱長崎受注のフィリピン向け貨物船 3 隻の進水記念絵葉書にもカラー・スキームの絵葉書が含まれ内装の苦勞話が伝えられている。



図 5.1.6 戦後最初の大型輸出貨物船 Panama の進水記念絵葉書

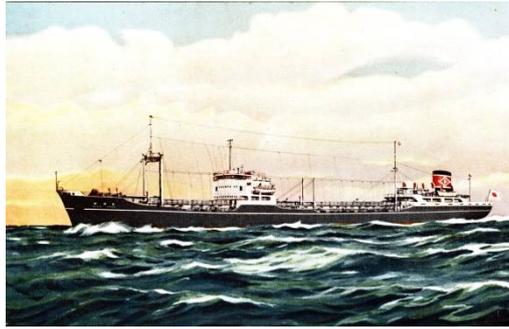


図 5.1.7 戦後最初の大型タンカー榮邦丸の
進水記念絵葉書

占領軍総司令部は昭和 24 年に入り第 5 次計画造船において、大きさの制限を貨物船 7,000 総トン以下、タンカー 12,000 総トン以下に緩めた。これにより、日本郵船が初めて計画造船に応募するなどして、貨物船 36 隻、タンカー 6 隻が建造され全てが外航船として外国船級を取得した。日本海運業は国際航路の復活に向けて歩み出した。

図 5.1.7 は第 5 次計画造船で、昭和 25 年 11 月 25 日に三菱横浜で進水したタンカー榮邦丸(12,000 総トン、18,940 重量トン)の進水記念絵葉書で、本船の主機は複動式ディーゼル機関 8,000 馬力である。図左が完成予想図を描く絵葉書である。図右が大型のポケット付ファイルで伝統の流水文様に船主飯野海運と造船所東日本重工業の社標を配している。

図 5.1.8 は同じく第 5 次計画造船貨物船 36 隻の中の一隻で、昭和 25 年 8 月 30 日に日立桜島で進水したニューヨーク航路貨物船日令丸(9,900 重量トン)の進水記念絵葉書で、主機は蒸気タービンである。図左がポケット付ファイルで、図右が完成予想図を描く絵葉書である。本船は昭和 34 年に主機をディーゼル機関に換装している。



日本船舶海洋工学会造船資料保存委員会提供

図 5.1.8 貨物船日令丸の進水記念絵葉書

昭和 25 年度第 6 次計画造船で船型制限が撤廃され、昭和 26 年 9 月調印のサンフランシスコ平和条約締結によって、海運業および造船業に対する一切の制限はなくなり、わが国の造船業は国内船ばかりでなく輸出船の受注にも注力し、世界経済の拡大がもたらす船型の大型化、高速化、専用船の出現にも主導時役割を果たして行くことになる。

図 5.1.9 図は昭和 27 年 10 月 6 日に川崎神戸で進水した輸出タンカー Patricia (28,450 重量トン)の進水記念絵葉書である。本船は 1 カ月前に三菱長崎で進水した輸出タンカー Stanvac Japan (27,080 重量トン)と共に戦後わが国で建造した最大の船舶である。図左が A 型ブックレット、図右が本船の完成予想図を描く絵葉書である。



日本船舶海洋工学会造船資料保存委員会提供

図 5.1.9 輸出タンカー Patricia の進水記念絵葉書

図 5.1.10 は昭和 28 年 10 月 24 日に三井玉野で進水した高速貨物船榛名山丸(10,200 重量トン)の進水記念絵葉書で、図左が完成予想図を描く絵葉書、図右が A 型ブックレットである。

北米航路は太平洋の幹線航路として各国船会社の競争の場である。戦前の昭和 13 年 4 月に国際汽船の金華丸が 10 日 12 時間 29 分、平均速力 17.93 ノットの横断記録を樹立、戦後は昭和 28 年 6 月に大阪商船のめきしこ丸、同年 7 月に日産汽船の日光丸、同年 12 月に飯野海運の常島丸が次々に横断記録を更新してきた。本船は同 29 年 6 月に所要時間 9 日 17 時間 27 分、平均速力 19.33 ノットの新記録を樹立し、太平洋のブルーリボンホルダーとなった。



図 5.1.10 貨物船榛名山丸の進水記念絵葉書

図 5.1.11 は昭和 29 年 6 月 14 日に鋼管清水で進水した貨物船日隆丸(15,000 重量トン)の進水記念絵葉書で、図左が A 型ブックレットの表紙、図右が本船の完成予想図を描く絵葉書である。本船は戦前戦後を通じて当時わが国最大の乾物貨物船で、鉄鉱石輸送を主目的とし小麦、石炭、木材などの撒積貨物の積載に配慮した構造になっている。



日本船舶海洋工学会造船資料保存委員会提供

図 5.1.11 貨物船日隆丸の進水記念絵葉書

図 5.1.4~11 の表紙図案をみると、完成予想図を描く絵葉書と同じウエイトで描かれており、これらが定着して現在の B 型ブックレットへとつながっていく。

5.2 現在の進水記念絵葉書

わが国の造船業は昭和 31 年に英国を抜いて進水量世界一となり、大型建造ドックの築造や工場設備への投資が活発に行われ昭和 47 年に世界の進水量の 50% を占めた。その間も後も、在来の貨物船に代わるばら積み貨物船、コンテナ船、ガス船、自動車運搬船、木材専用船、チップ船、重量物運搬船、RORO 船、フェリーなど新しい船種—専用船が続々と開発され、戦前では考えられなかった大型化・巨大化が進み、船容が大きく変化し多様化する中で、進水記念絵葉書は華やかな時代を迎える。

昭和 48 年末のオイルショックを機に造船業は深刻な不況となった。ドック建造が増える中で命名記念絵葉書が多くなり、その命名記念絵葉書で昭和 60 年前後から完成予想図が公式試運転で撮影した試運転航走写真に代わり始め平成 10 年頃以降は殆どが試運転航走写真に代わった。一方、表紙の方は進水・命名記念絵葉書ともに船名や進水月等を超えて美術表現が追求する斬新な図案が現れ始めて、表紙に重きをおいた新しい記念絵葉書の萌芽がみられる。

進水記念絵葉書に描かれる完成予想図は絵画としての美しさと正確な姿が求められるが、描く段階では本船は船台上で建造の最中で完成した姿はどこにもない。造船の設計図は機械製図のように三面図ではなくすべて平面図で構成される。現在のようにコンピュータによる三次元設計支援システムなどがない時代に、平面図から立体的に本船の完成した姿を描くには、図面を読む能力と船についての深い知識が求められる。

完成予想図を描いてこられた方は、大久保一郎氏のように大阪商船（商船三井や関西汽船の前身）専属画家として長く船の絵葉書やポスターを手がけられた方や松添健氏のように海洋画家として知られた方、それに山高五郎、伊藤安次郎、福田啓二、宮本三郎、小川欣也、田中盛雄、野上隼夫、伊藤仁、中村幸介(順不同)の各氏のように船の設計に深く関わられた方が多い。これらの方々の個性と筆力が進水記念絵葉書の魅力を奥深いものになっている。



図 5.2.1 は昭和 26 年から 28 年にかけて三菱長崎で建造された日本郵船向け三島型高速貨物船 A クラス(10,000 重量トン)7 隻中 3 隻の進水記念絵葉書に描かれた完成予想図を示す。図左上は昭和 27 年 5 月に進水した粟田丸、図左下は 29 年 3 月に進水した熱田丸、図右は 28 年 10 月に進水した安藝丸である。

三菱長崎造船所提供

図 5.2.1 同じ画家による同型船の完成予想図絵葉書

これらはいずれも小川欣也画伯によるもので、同じ画家が同型船を描いても時期の違いや視点を変えることによって印象が大きく違うことを示すものである。

図 5.2.2 と図 5.2.3 は、同型船を違う画家が描いた例である。

図 5.2.2 は川崎神戸で進水した川崎汽船向け中南米航路用 8,000 重量トン型貨物船の進水記念絵葉書に描かれた完成予想図で、図左は昭和 28 年 2 月に進水した伊藤安次郎画伯描く昭川丸、図右は翌 29 年 3 月に進水した大久保一郎画伯描く祥川丸である。



図 5.2.2 異なる画家による同型船の完成予想図絵葉書 [1]



図 5.2.3 異なる画家による同型船の完成予想図絵葉書 [2]

図 5.2.3 は三菱神戸が大坂商船向けに建造した南米航路用と欧州航路用 9000 総トン型貨物船の進水記念絵葉書に描かれた完成予想図である。図左が昭和 31 年 10 月に進水した山高五郎画伯描くもんてびでお丸、図右は翌 32 年 10 月に進水した大久保一郎画伯描くはんぶるぐ丸である。本図のはんぶるぐ丸と前図の祥川丸はどちらも大久保画伯が描いたものである。これらを見比べると異なるところや共通するところがあって興味深い。

図 5.2.4 は新しい船種の記念絵葉書に描かれた完成予想図の例である。図左上は昭和 47 年に IHI 相生で進水した 1,351TEU 積コンテナ船ジャパンアンブローズ(神戸大学海事博物館提供)、図右上は昭和 60 年 12 月に川崎坂出で竣工命名されたた 169,500 重量トンばら積貨物船建川丸、図左下は昭和 55 年 3 月に住重追浜で竣工命名された乗用車換算 5,580 台積自動車専用船追浜丸、図右下は平成 9 年 10 月に三菱下関で進水した 12,500 総トン外洋フェリーさんふらわあ・つくばである。大型船建造造船所でドック建造が行われるようになると、進水式が省略されて竣工引渡式で命名の儀が行われ、進水記念に代わって命名・竣工記念として発行されることが多くなった。



図 5.2.4 商船の新しい船種の完成予想図絵葉書

保安庁船艇の新造整備は昭和 26 年度から、海上自衛隊艦艇の新造整備は昭和 28 年度から始まり、戦前に見られなかった艦種や艦容の進水記念絵葉書が発行され目を楽しませてくれる。

図 5.2.5 は保安庁船艇の進水記念絵葉書に描かれた完成予想図である。図左は平成 19 年 8 月に IHI MU 横浜で進水した 2,000 トン型巡視船きそ、図右は平成 2 年 6 月に川崎神戸で進水した 550 総トン型測量船明洋である。



図 5.2.5 保安庁船艇の完成予想図絵葉書

図 5.2.6 は海上自衛隊艦艇の進水記念絵葉書に描かれた完成予想図である。図左上は平成 3 年 9 月に三菱長崎で進水したイーグリス・システム装備の 7,200 トン型護衛艦こんごう、図右上は昭和 62 年 1 月に三菱神戸で進水した水中性能を重視した涙滴型船型の 2,200 トン型潜水艦ゆきしおである。図左下は平成 24 年 7 月に三菱下関で進水した水中機器の設置と海底ケーブルの敷設をする 4,900 トン型敷設船むろと、図右下は平成 3 年 9 月に三井玉野で進水した対潜水艦作戦のため音響情報の収集をする 2,800 トン型音響測定艦はりまである。海上自衛隊では護衛艦、潜水艦に加えて、機雷、哨戒、揚陸の各艦艇や補助艦艇の充実が特徴である。



図 5.2.6 海上自衛隊艦艇の完成予想図絵葉書

図 5.2.5~6 に示した新しい船種の完成予想図はその極く極く一部である。これらにいろいろな船種や大きさの船の多様な船容を絵画として楽しむことが出来る。

昭和 30 年前後からブックレット型が定着し、表紙に船名、載せるもの、用途などに由来するもの、進水の式や季節に由来するもの、図案のための図案など様々課題のものが描かれる。この図案作成にイラストレータが腕を競い、表紙が絵葉書と共に進水記念絵葉書の大きな魅力となっている。



図 5.2.7 神話やおとぎ話に由来する船名の表紙

図 5.2.7 は船名が神話やおとぎ話に関連する場合の表紙を示す。図左上は昭和 26 年 9 月に三菱神戸で進水したニューヨーク航路貨物船あとらす丸の表紙で、「ギリシャ神話」からゼウスらオリンポスの神々に逆らった巨人アトラスが罰として世界の西の果てで両腕と頭で天球を背負わされている様子が描かれている。図左下は 32 年 3 月に呉造で進水した 110 トン・デリック重量物運搬船吉備丸の表紙で、吉備の国の「桃太郎伝説」から桃太郎が鬼退治のお供をする犬、猿、雉に吉備団子を与える様子を、図右下は平成 18 年 8 月に三菱長崎で進水した護衛艦あしがらの表紙で、「金太郎伝説」から足柄山の金時さんを画面一杯に描いている。

船名が地名に由来する例は多い。図 5.2.8 は都市に由来する場合の表紙でニューヨークの例である。昭和 35 年 4 月に三菱長崎で進水した 12,110 重量トン高速貨物船ぶるっくりん丸の表紙で、航海士の象徴である単眼鏡で見たニューヨーク港の入り口に立つ自由の女神とマンハッタンの摩天楼を描いている。



図 5.2.8 都市に由来する船名の表紙

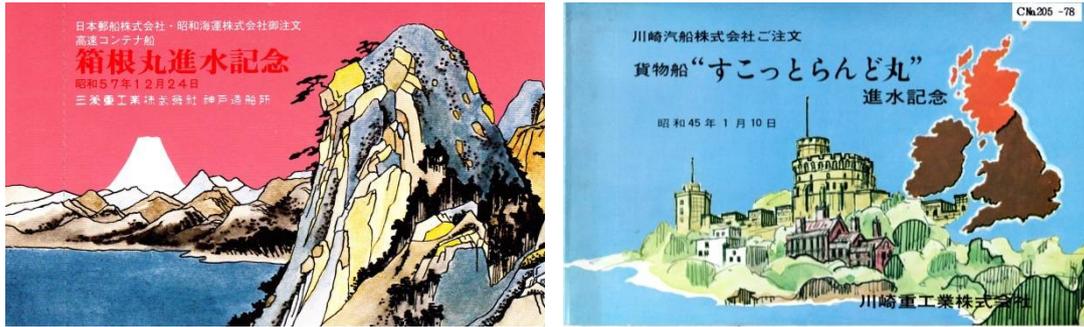


図 5.2.9 地名に由来する船名の表紙

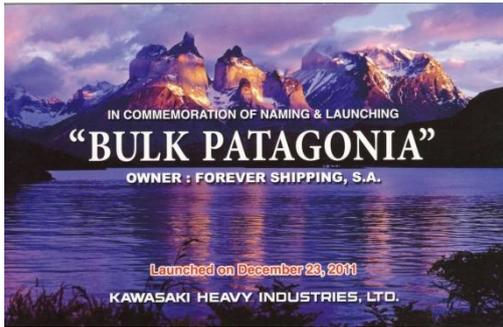


図 5.2.9 に船名が地名に由来する表紙を示す。図左上は昭和 57 年 12 月に三菱神戸で進水した 1,432TEU 積コンテナ船箱根丸の表紙で、歌川広重描く東海道五十三次の中の「箱根湖水図」である。図右上は昭和 45 年 1 月に川崎神戸で進水した 12,100 重量トン型高速貨物船すこっとらんど丸の表紙(神戸大学海事博物館提供)で、スコットランドの地図を背景にエディンバラ城など観光名所を描いている。図左下は最下段左は平成 23 年 12 月に川崎神戸で進水した 58,000 重量トンばら積貨物船 Bulk Patagonia の表紙で、南米最南端のパタゴニア地方の風景を描いている。

図 5.2.10 は船名が花に由来する表紙である。図左は昭和 40 年 11 月に IHI 相生で進水した 72,900 重量トンタンカーのジャパン リリーの表紙である。図右上は昭和 47 年 6 月に三菱神戸で進水した

12,200 総トン見本市船さくら丸の表紙である。進水月に因んで葉桜である。図右下は昭和 56 年 4 月 22 日に川崎坂出で命名された 70,650 重量トン鉱石/撒積/原油運搬船 Sanko Cherry の表紙である。

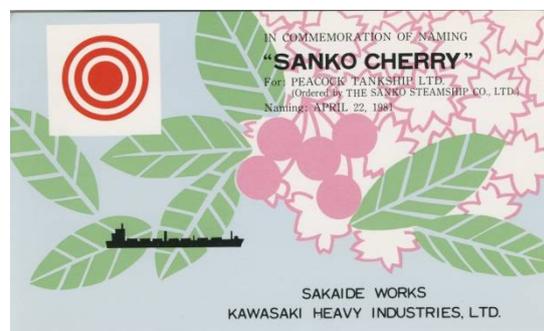


図 5.2.10 花に由来する船名の表紙

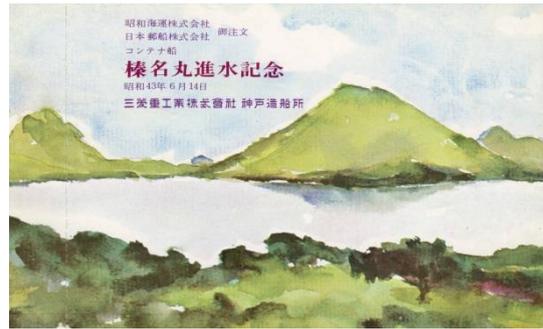


図 5.2.11 山岳に由来する船名の表紙

図 5.2.11 は船名が山岳に由来する表紙でいずれも山容が進水月に因んで装っている。図左上は昭和 39 年 7 月に三井玉

野で進水した 3,470 総トン大型トローラ阿蘇丸の表紙で、初夏の阿蘇山を水彩で描く。図右上は昭和 43 年 6 月に三菱神戸で進水した 752TEU 積コンテナ船榛名丸の表紙で、新緑の榛名湖と榛名富士を描く。図左下は平成 6 年 10 月に三菱長崎で進水した 7,600 トン型護衛艦みょうこうの表紙で、これも進水する 10 月にあわせ紅葉の妙高山を描く。

図 5.2.12 は船名が鳥に関連する表紙である。図左上は昭和 33 年 3 月に川崎神戸で進水した 13,300 重量トン高速貨物船ねばだ丸の表紙で、米ネバダ州の州鳥マウンテン・ブルバードを図案化したものである。本船は処女航海で 9 日 15 時間 10 分の太平洋ブルーリボン記録を樹立した。図左下は昭和 42 年 1 月に三菱広島で進水した 72,900 重量トン鉦石兼油槽船千歳川丸の表紙で、千歳川に集う丹頂鶴を描く。図右下は 46 年 2 月に IHI 相生で進水した 163,900 重量トン鉦石運搬船千鳥山丸の表紙で、伝統文様の波千鳥に大波も小波も乗り越えていくようにとの思いが込められている。



図 5.2.12 鳥に関連した船名の表紙



図 5.2.13 星座や星の名に由来した船名の表紙

図 5.2.13 は船名が星座や星の名に由来する表紙である。図左は昭和 47 年 4 月に瀬戸田で進水した 9,800 トン型外洋フェリーあるかすの表紙(神戸大学海事博物館提供)で、ギリシャ語の Arkas に因んで大熊座を描く。図右は平成 23 年 4 月に三菱神戸で進水した 6,400 台積自動車運搬船 Altair Leader の表紙で、薄暮の空に輝くわし座と主星 Altair—牽牛星を描く。

車社会の到来によって国内航路でカーフェリーが生まれ、車を輸出する自動車運搬船なる新しい船種が生まれた。図 5.2.14 はカーフェリーと自動車運搬船の表紙である。図右上は昭和 30 年 7 月に日立桜島で進水した 1,500 総トン型カー・フェリーきい丸の表紙 (神戸大学海事博物館提供) である。本船は和歌山・小松島間航路で従来の小型客船に代わって就航した最初のカー・フェリーである。船体内部に積載するバス、トラック、乗用車などを図案的に船の上に並べカー・フェリーであることを強調している。図左下は昭和 47 年 8 月に林兼下関で進水した 6,800 総トン型カーフェリーおりおんの表紙である。デザインはイラストレータとして有名な柳原良平画伯で、この航路にトラックの輸送で新しい需要を掘り起こしたのに続いて旅客をも呼び込みたいとする願いがみてとれる。

図右下は昭和 53 年 3 月に鋼管鶴見で進水した 6,000 台積自動車運搬船神明丸の表紙で、船内に並べた乗用車を描いている。

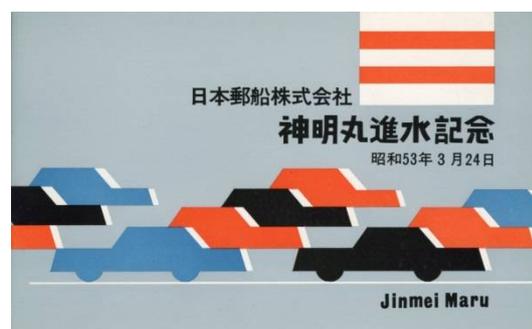


図 5.2.14 載せるものに由来する表紙

図 5.2.15 はミッションに由来する表紙である。図左上は昭和 29 年に三井玉野で進水したサイド・トロローラとしては最大級の 1,050 総トン型トロール船浅間丸の表紙（神戸大学海事博物館提供）で、トロール網と抽象化した魚が描かれている。図 2 段目は 30 年 5 月に三菱長崎で進水した 11,500 重量トン型重量物運搬船関東丸の開いた表紙と裏表紙で、船体中央に設けられた 150 トンと 120 トンクレーンで蒸気機関車を吊上げる様子を描く。当時 150 トンクレーンをもつ船は本船を含め世界に 5 隻しかなく、東南アジア向けのレールや機関車などの重量物と一般貨物の輸送に活躍した。

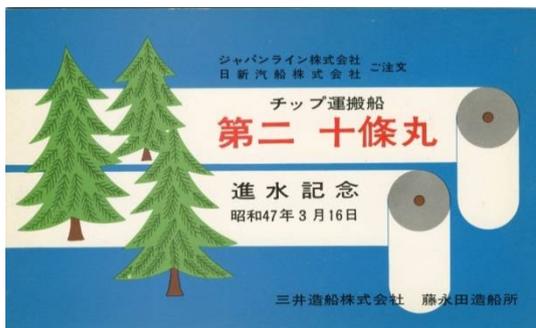
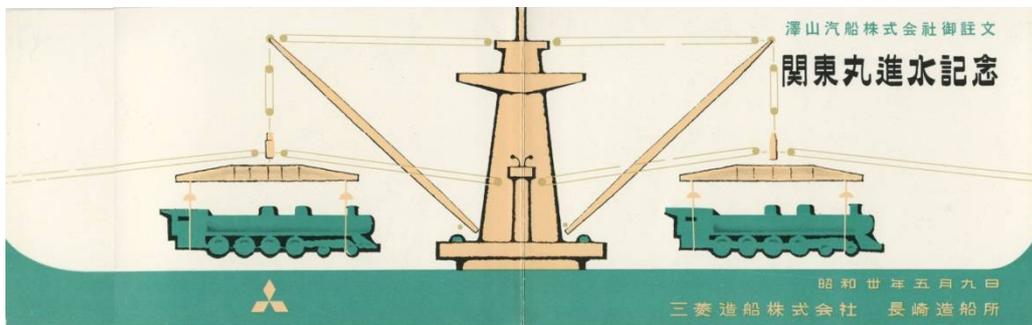


図 5.2.15 ミッションに由来する表紙

図 3 段左は昭和 47 年 3 月に三井藤永田で進水した 26,500 総トン木材チップ運搬船の表紙でチップの原料の樹木と製品のロール紙を描く。

図 3 段右は 58 年 9 月に三菱下関で進水した 1,270 総トンケーブル船光洋丸の表紙で、通信用海底ケーブルに光ファイバーの導入が始まった時期とあってレーザー光線が図案化されている。

最下段は平成 20 年 4 月にユニバーサル舞鶴で進水した 12,500 基準排水量砕氷艦しらせ(II世)の表紙で、昭和基地のあるオングル島で本艦を待つペンギンの群れを描いている。本艦はドックで進水式が盛大に行われた。

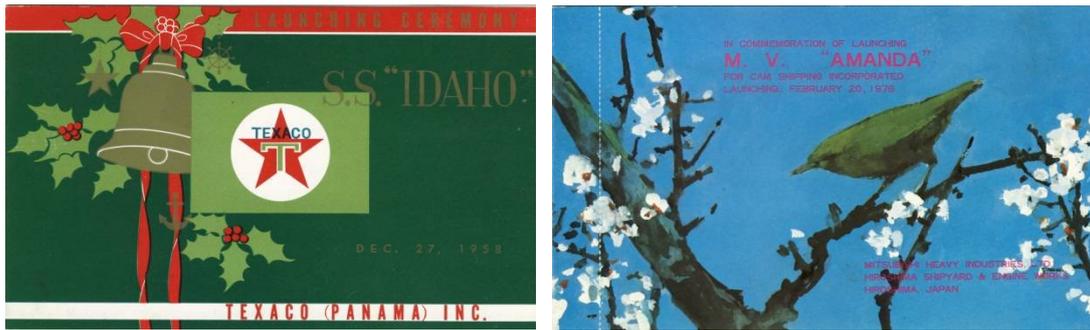


図 5.2.16 進水月に由来する表紙

図 5.2.16 は進水月に由来する図案の表紙である。進水記念絵葉書では古くから進水月に因む図案が描かれてきたが現在でも表紙に描かれている。図左上は昭和 33 年 12 月に三菱長崎で進水した 42,000 重量トンタンカー Idaho の表紙で、進水月 12 月に因み「クリスマスのベルとひいらぎ」が描かれている。図右上 41 年 2 月に三菱広島で進水した 128,300 重量トンばら積貨物船 Amanda の表紙で、進水月の 2 月に因み「梅に鶯」が描かれている。

図 5.2.17 は図案のための図案を描いた表紙である。図左は昭和 42 年 3 月に日立因島で進水した 10,300 重量トン高速定期貨物船さんふらんしすこ丸の表紙で、図右は昭和 54 年 5 月に三井玉野で進水した 1,570TEU 積コンテナ船きやんべら丸の表紙である。

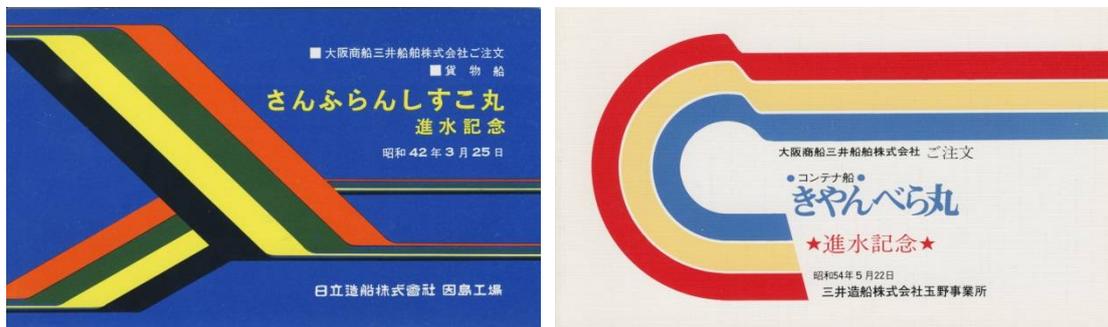


図 5.2.17 純粋な図案による表紙

昭和 40 年代になると大型船造船所が次々に建設されドック建造が始まった。ドック建造では、進水はドックに漲水するだけの作業であるため、船主の要望がない限り進水に伴う造船儀礼は省略され竣工引渡時に船主も出席して命名・竣工式が行われることが多くなって、進水記念絵葉書に代わって命名 / 竣工記念絵葉書が発行されている。

命名・竣工式の前に行われる海上公式試運転で、塗装も新しく記録として航走する完成写真を撮るのが通例である。コスト低減が厳しい商船では完成予想図に代わって完成航走写真の使用を考えるのは成り行きである。昭和 50 年代後半から完成写真を使用した記念絵葉書が見られるようになり、平成期に入ると全てが完成写真の絵葉書となった。建造ドックが竣工してから完成写

真に代わるまでの期間をみると、住重追浜、三井千葉、日立有明などは約 10 年後、三菱長崎は香焼工場が完成してから約 25 年後、川崎坂出は約 30 年後と造船所によって大きな違いがある。

「掌に持って愛でる」の見地からは、従来の進水記念絵葉書では画家の署名入り完成予想図の占める割合が 70～80%、表紙の占める割合は 30～20%位の割合で、完成予想図の方が「愛でる」に占める割合が高かったと思われる。マスメディアの発達した今日では完成写真はいろいろな機会に目にするので、完成写真に入れ替わると、よほど表紙が素晴らしいものにならないと記念絵葉書の「掌に持って愛でる」価値が低下する。幸なことに平成期に入って発展したイラストレーション界の影響で斬新で優れた図案が多くみられ、記念絵葉書全体として「掌に持って愛でる」に値する価値を保っていると思われ、新しい記念絵葉書の萌芽を感じる。

図 5.2.18 に例を示す。図上の 2 枚は平成 5 年 3 月に住重追浜で命名された 303,000 重量トンタンカーOlympic Loyalty の命名記念絵葉書である。図左が表紙で、図右が完成写真の絵葉書である。図下の 2 枚は平成 19 年 6 月に川崎坂出で命名された 314,000 重量トンタンカーTamagawa の命名記念絵葉書である。図左が表紙で、図右が完成写真の絵葉書である。いずれの表紙も鑑賞に堪える斬新な画である。

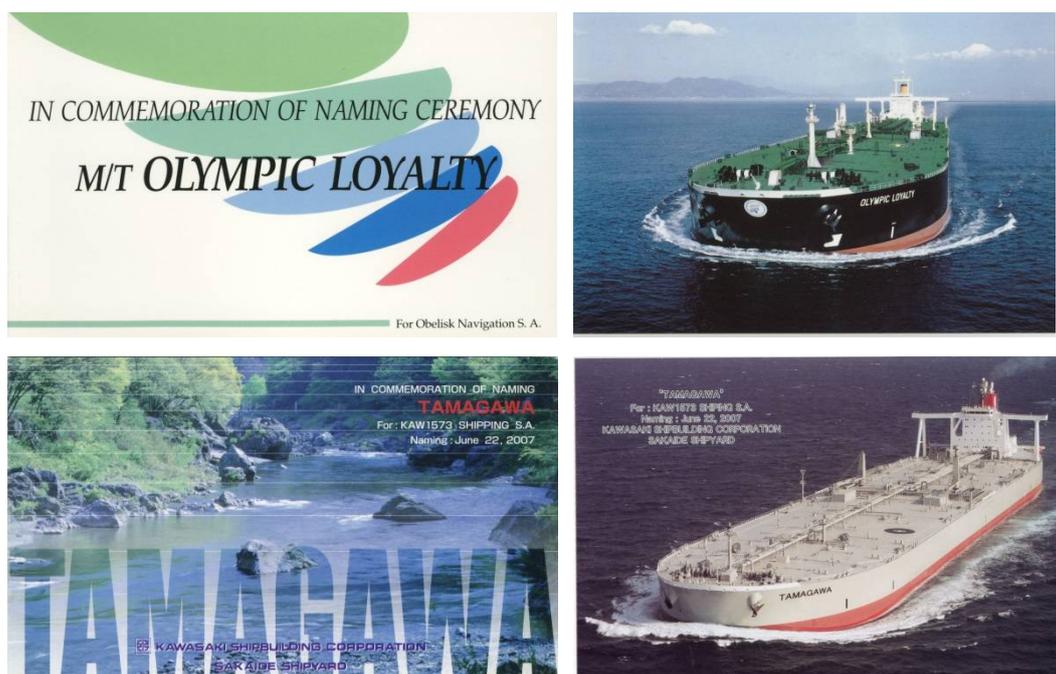


図 5.2.18 最近の命名記念絵葉書の例

海上自衛隊の艦艇については 67 頁で触れたがドック建造の場合でも、図 5.2.15 に示した平成 20 年 4 月に日立舞鶴でドック進水した砕氷艦しらせ(II)のように進水式が行われ、画家の署名入りの完成予想図が描かれた進水記念絵葉書が発行されている。表紙は最近の傾向を取り入れ、上述の砕氷艦しらせ(II)や図 5.2.7 に示す平成 18 年 8 月に三菱長崎で進水した護衛艦あしがらのように斬新な図案が多い。

結 び

進水記念絵葉書は1900年代始めに欧米で生まれたが、写真版が主であったためメディアの発達と大艦巨船の地位低落につれて下火となり、現在は封筒の片側半分に進水する船に因む図案を描く進水記念カバーが発行されている。

一方、わが国では明治39年(1906)に多色刷りで描く進水記念絵葉書が発行されて以来、発行する造船所が減りつつあるとはいえ、発行され続けて110年を超える歴史を刻み、神を祀る進水斧と長寿を願う薬玉と共に世界に例を見ない我が国独特の進水文化を形成してきた。

この差は何に由来するのか考えてみた。

わが国には身内に喜びがあると赤飯を炊き親戚やお世話になっている方に配って喜びを分かち合う習慣や、根付の様な小さな美術品を「掌に持って愛でる」文化がある。

戦艦薩摩の建造で国家の命運を担って不可能を可能にすべく懸命の努力をして進水に漕ぎ付けた時、状況は一転して世界史に残る日本海海戦の大勝利、続く講和条約締結で勝利が確定する中で全国民に祝福されて史上最も華やかな大進水式を迎えることになった。この時、横須賀海軍工廠関係者が晴々しい戦艦薩摩の進水式を記念する品を頒布して喜びを分かち合おうと考え、当時人気が高かった絵葉書を選んで本艦を誰もが素晴らしいと理解できるよう堂々たる完成予想図と誇りと喜びの図案も描き、記念品として作りあげたのが進水記念絵葉書である。

横須賀海軍工廠は日本造船業のリーダであったが、誇りと喜びを盛り込んだ進水記念としての記念品ー進水記念絵葉書は他の海軍工廠や民間造船所の共感を呼び、それを手にする方も掌中の玩として愛で、進水記念絵葉書の発行が全国の造船所に広がり、そして現在に至ったと考える。

そして現在は、発達するマスメディアと造船所のコスト低減が厳しい中で、造船儀礼の中で最も重要な進水・命名を記念する記念絵葉書が存続するか否かの岐路に差し掛かっているように思われる。

本論が進水記念絵葉書をご覧になるときの参考になり、ここに掲示した約300の絵葉書や印影の図案に込められた思いや誇り、祈りを楽しんで頂けたらと思います。

最後に資料のご提供頂いた神戸大学海事博物館、(社)日本船舶海洋工学会造船資料保存委員会、JMU アムテック相生史料室、三菱長崎造船所史料館、三菱下関造船所史料館、その他引用・参考させて頂いたコレクションや文献の著者の方々、直接、ご指導ご援助を頂いた山口純一日本郵趣協会船切手部長殿、横川清三菱長崎造船所史料館長殿、太田穰治MHI マリテック(株)社長付殿、藤原 淳 三菱下関造船所主席部員殿、(社)日本船舶海洋工学会造船資料委員会内藤委員長殿、藤村委員長代理殿、黒井、石津、島本委員を始め委員の方々へ心からのお礼を申し上げます。了

参考文献

1. 島田健造 日本記念絵葉書総図鑑 日本郵趣出版 1985
2. 山口 修 日本記念切手物語 戦前編 日本郵趣出版 1985
3. 水原明窓 日本切手百科事典 日本郵趣出版 1974
4. 生田 誠 明治の京都 てのひら逍遥 便利堂 2013
5. 松田次郎 魅惑の進水式 旧日本海軍艦艇顕彰出版会 1977
6. 特別展 船の誕生 進水記念絵葉書に見る雄姿 みちのく北方漁船博物館 2004
7. 戸高一成 進水記念絵葉書の話 雑誌 世界の艦船 2007.9
8. 戸高一成編 日本海軍進水記念絵はがき 第1~4巻 光人社 2004
9. 松本恵司 播磨造船所進水記念絵葉書写真集 相生いきいきネット 2011
10. 松本恵司 同上 写真集続編 相生いきいきネット 2012
11. 編集委員会 絵葉書が語る三菱横浜の船造り 三菱重工業(株)横浜製作所 2012
12. 山口純一編 戦前の進水式記念印全リスト 財)日本郵趣協会船切手部会会報臨時号 1999.1
13. 松本健吉良 進水印リストの要改訂箇所 財)日本郵趣協会船切手部会会報第147号 2000.9
14. 山口純一 進水式通信公報 同上 第173号 2005.1
15. 山口純一 油槽船あらびあ丸進水記念印 同上 第190号 2007.11
16. 週刊朝日編 値段史年表 明治・大正・昭和 朝日新聞 1996
17. 英雑誌 Shipbuilder Ocean Liners of the Past "Olimpic & Titanic"1911 復刻版
No.1 in a Series of Reprints from "The Shipbuider" Patrick Stephens Ltd 1970
18. Arnold Klaudas Great Passenger Ships of the World Vol.1~6 1858~1986
Patrick Stephens Ltd 1975-86
19. 橋本徳寿 日本木造船史話 長谷川書房 1952
20. 金子栄一 現代日本産業発達史IX 造船 現代日本産業発達史研究会 1964
21. 造船協会 日本近世造船史(明治時代)復刻版〈明治百年史叢書205〉 原書房 1973
22. 日本工業会 明治工業史2造船編復刻版〈明治百年史叢書433〉 原書房 1994
23. 造船協会 日本近世造船史(大正時代)復刻版〈明治百年史叢書207〉 原書房 1973
24. 日本興業銀行臨時資料室 日本興業銀行五十年史年表 日本興業銀行 1957
25. 横須賀海軍工廠会 横須賀海軍工廠外史 横須賀海軍工廠会 1990
26. 呉海軍工廠 呉海軍工廠造船部沿革誌復刻版(大正十四年十月) あき書房 1981
27. 八木彬男 明治の呉および呉海軍 (株)呉造船所 1957
28. 八木彬男 明治の呉および呉海軍 続篇 (株)呉造船所 1958
29. 三菱造船(株) 創業百年の長崎造船所 三菱造船(株) 1957
30. 三菱造船(株) 商船建造の歩み 三菱造船(株) 1959
31. 三菱造船(株) Naval Vessels 1887-1945 Mitsubishi Zosen Built 日本工房 1959
32. 長崎造船所150年史編集委員会 長崎造船所150年史 三菱重工業(株)長崎造船所 2008
33. 三菱重工業(株)横浜造船所 新造船写真史 三菱重工業(株)横浜造船所 1981
34. 神船75年史編集委員会 三菱神戸造船所七十五年史 三菱重工業(株)神戸造船所 1981
35. 川崎重工業(株) 川崎重工業株式会社社史 川崎重工業(株) 1959
36. 浦賀船渠(株) 浦賀船渠六十年史 浦賀船渠(株) 1957
37. 日立造船(株) 日立造船株式会社七十五年史 日立造船(株) 1956
38. 三井造船(株) 三十五年史 三井造船(株) 1953

39. 播磨造船所 50 年史編纂室 播磨造船所 50 年史 (株)播磨造船所 1960
40. 上野喜一郎 船舶百年史復刻版 前篇・後篇 成山堂書店 2005(復刻版)
41. 野間 恒 豪華客船の文化史 NTT 出版 1993
42. 山田早苗 日本商船隊の回顧 雑誌 船の科学 連載
43. 松井邦夫 日本商船・船名考 海文堂出版 2006
44. 松井邦夫 日本・油槽船列伝 西山堂書店 1995
45. 小池重喜 第一次大戦前後の日本造船業(1) 高崎経済大学論集第 44 巻第 1 号 2001
46. 小池重喜 第一次大戦前後の日本造船業(4) 高崎経済大学論集創立 50 周年記念号 2007
47. 三浦昭男 日本造船業の青春時代—天洋丸はどのようにして造られたか
雑誌 世界の艦船 1995.10~1996.5
48. 三浦昭男 北太平洋定期客船史 出版協同社 1994
49. 野間 恒 有名客船物語 5 天洋丸・地洋丸・春洋丸/日本 雑誌 世界の艦船 1989.4
50. 内山正居筆記 塩田泰介氏 自叙伝 私家本 1938
51. 石黒・浦川編集 につぼんの客船 INA 出版 2010
52. 海人社 アメリカ戦艦史 雑誌 世界の艦船 増刊第 28 集 1990
53. 海人社 アメリカ潜水艦史 雑誌 世界の艦船 増刊第 55 集 2000
54. 海人社 アメリカ航空母艦史 雑誌 世界の艦船 増刊第 51 集 1999
55. 海人社 アメリカ駆逐艦史 雑誌 世界の艦船 増刊第 43 集 1995
56. 海人社 ロシア/ソビエト戦艦史 雑誌 世界の艦船 増刊第 35 集 1992
57. 海人社 イタリア戦艦史 雑誌 世界の艦船 増刊第 41 集 1994
58. 海人社 ドイツ戦艦史 雑誌 世界の艦船 増刊第 26 集 1989
59. 福井静夫 日本の軍艦 出版協同社 1956
60. 遠藤 昭 日本海軍建艦計画史(4), (14) 雑誌 船の科学 1969.8, 1970.6
61. 永村 清 造艦回想 協同出版社 1957
62. 新聞 The New York Times July 5, 1905
63. 画報生 新艦薩摩進水式 風俗画報第三百五十四号 1906.11 (復刻版 1978.1)
64. 海軍砲術史刊行会 海軍砲術史 海軍砲術史刊行会 1975
65. 日本工業会 明治工業史 7 火兵編・鉄鋼編復刻版 (明治百年史叢書 438) 原書房 1995
66. 矢杉正一 船用蒸気主機関の技術の変遷(4)(5) 雑誌船の科学 1977.3&4
67. 福井静夫 海軍艦艇史 2 巡洋艦・コルベット・スloop KK ベストセラーズ 1980
68. 海人社 日本海軍特務艦船史 雑誌 世界の艦船増刊第 47 集 1997
69. 海人社 海上保安庁全船艇史 雑誌 世界の艦船増刊第 62 集 2003
70. 海人社 海上自衛隊全艦艇史 雑誌 世界の艦船増刊第 66 集 2004

以上

[2014.06.09 脱稿]

[2014.06.16 改 1]

[2014.07.08 改 2]

[2014.07.30 改 3]