

# ドイツ占拠後の青島における汽船航運

松 浦 章

## Steamship Shipping in Qingdao after the occupation of Germany

MATSUURA Akira

According to the treaty between Germany and Qing King in 1898, Germany occupies the area around Jiaozhou Bay on the Shandong peninsula, and will develop especially as a base in Asia based in Qingdao, but the importance of Qingdao's economic development There was maritime traffic as a factor. It is not known much about how its maritime traffic and shipping were developing.

However, the weekly "Qingdao Official Gazette" published by Germany in Qingdao has recorded the name of the ship who entered and left Qingdao every week, from the arrangement of those, it is two years from 1909 to 1910 However, the area connected with Qingdao Port by marine transportation is concrete.

Therefore, in this paper, we will clarify the situation of maritime traffic at Qingdao port from "Qingdao Official Gazette" record.

Keywords: Occupation in Germany, Qingdao, China Maritime traffic, "Qingdao Official Gazette"

### 1 はじめに

1898年清国とドイツ帝国との独清条約によって、ドイツ帝国が膠州湾一帯を割譲する。1898年3月6日、光緒二十四年二月十四日に清国とドイツ帝国との間で結ばれ「膠州湾租借ニ關スル獨清條約」により、ドイツの青島建設が始まるが、同条約の第三条第一項に、

膠州湾口北面ノ陸地ニ接續セル島其東北ハ一線ヲ劃シ、應島東北角ヨリ起リ嶗山湾ニ至ルヲ限リトス。<sup>1)</sup>



20世紀初期青島地図

1) 江木翼『膠州湾論』讀賣新聞社、明治40年（1907）2月、36（194）頁。

と見られるように、後の青島建設の地が最初に区画されていたと考えられるであろう。

ドイツは青島を拠点に汽船事業を開始する。その一端が青島と海州との定期航路であった。

『膠州灣論』を認めた江木翼も、第二章第五款の海運において、

海運ノ事ハ青島ガ商業港タルニ欠クベカラザルノ要件ナルヲ以テ、之ガ奨励保護ニ對シテハ、政廳ハ非常ナル力ヲ集中セリ。匈堡亞米加汽船會社ノ定期航路ニ對シテハ、相當ノ補助ヲ爲シ以テ海運發達ノ事ヲ謀レリ。<sup>2)</sup>

このように、青島にとって海運の重要性は最大の優先事項であった。そのことは日本でも注目され、明治38年（1905）の芝罘の領事報告としても報告されている。この分野に関して浅田進史『ドイツ統治下の青島 経済的自由主義と植民地社会秩序』（東京大学出版会，2011年3月，全257頁）がドイツ側からの青島経営を詳論しているが、汽船による航運関係については流通ネットワーク（同書136-142頁）として述べられるのみで船舶航運の面からはほとんど解明されていない。

そこで日本の領事報告を参考に、ドイツによる青島からの汽船の定期航路について述べたい。

## 2 領事報告の内容

『通商彙纂』明治38年（1905）第67号、交通の「青島海州間定期航海開始 航路、営業状況、賃金及運賃、（三十八年十月二十二日附在芝罘帝国領事館報告）によれば次のようにある。

在青島獨商デエデリヒセン、ゼプセン商會ハ其所有汽船煙台號（百三十五噸）ヲ以テ、本年九月五日ヨリ、青島ト海州間毎週一回往復ノ定期航海ヲ開始セリ。而シテ同船ハ毎火曜日午前十時青島ヲ出帆シ、途中青口ニ寄港シテ海州ニ至リ、更ニ同一航路ニヨリ青島ニ歸航スルモノナリ。

同船營業ノ状況ヲ見ルニ往航ニハ青島ヨリ棉糸、棉反物、燐寸、麥粉等多少ノ積荷ナキニアラザルモ海州地方ノ産物タル大豆、豆粕、落花生、大麥、鹽等ハ依然「ジャンク」ニヨリ青島其他へ輸送セラルルガ故ニ、戻荷ハ目下殆ド皆無ニシテ僅ニ支那人乗客十名内外ヲ搭載セルニ過ギズ。去レバ同航路ハ非常ノ損失ヲ免レザルノミナラズ、近キ将来ニ於テモ到底収支相償ハザルベシ。然レトモデエデリヒセン、ゼプセン商會ガ多大ノ損失ヲモ顧ミズ、敢テ同航路ヲ開始セルハ獨逸政府ノ補助アルニ因レリトノコトナレバ、多少ノ障碍ノ為メニ同航路ノ休止ヲ見ルガ如キコトアラザルバシ。青島海州間ノ乗船賃及ビ重ナル貨物ノ運賃ヲ揚グレバ次ノ如シ。

乗船賃	一人（等級ナシ）	三弗
麥粉	一袋	十仙
燐寸	一箱	二十仙
大麥	一袋	二十仙

2) 同書、92頁。

米	一袋	二十仙
棉糸	百斤	二十仙
雑貨箱物	一個	十仙 <sup>3)</sup>

青島に在住するドイツ商人デエデリヒセン、ゼプセン商會が所有する汽船の煙台號135噸を使って1905年9月5日より青島と海州との間において毎週1回の往復による定期運航を開始している。このため烟台號は、毎週の火曜日午前10時に青島を出港し、途中において青口に寄港して海州に到着し、ついで海州から同一航路によって青島に帰港する運航が行われることになっていた。

ここに見られる海州であるが、現在の江蘇省連雲港市に属しているのが海州であり、青口も連雲市の贛榆の青口鎮と思われる。

つまり、膠州湾東口に位置する青島から山東半島沿海にそって南下すると山東省と江蘇省の省境に至りさらに南下すると海州湾である。その海州湾の中西部に青口鎮があり、さらに南東部が連雲港となる。おそらくドイツの烟台號はこの連雲港を目指し、途中で青口鎮に帰港する航路を運航することになっていたのであろう。

この航路運航の目的は、青島から海州への往航には棉糸、棉反物、燐寸、麥粉等の貨物を積載し、帰港には貨物がほとんど無かったようである。汽船に搭乗して移動する中国人乗客が10名程度と見積られる程度であった。

この青島から海州、青口鎮への航運を計画した背景として、地方志から見てみたい。『嘉慶海州直隸州志』卷一「輿地圖説」に、

海州阻海連山、藩淮蔽魯、水陸交通、三方所届、實南北之重鎮。<sup>4)</sup>

と見られるように、海州は江蘇と山東を繋ぐ重要な水陸の要衝にあった。青口鎮は、『光緒贛榆縣志』卷二、物産に、

自道光中葉、票鹽既行、富商大儈、麇集青口、始夏隄秋、凡六七月、益以冬春之際、吳越燕齊海舶、



海州・青口鎮

譚其驥主編『中国歴史地図集 清時期』、地図出版社、1987年4月、16頁。

3) 『通商彙纂』明治38年（1905）第67号、43-44頁。

4) 『中國地方志集成 江蘇府縣志輯64』鳳凰出版社、2008年4月、19頁。

銜尾而至、百貨雜運、金錢浩穰于是。<sup>5)</sup>

とあり、また『民國贛榆縣續志』卷一、疆域、風俗にも、

贛榆百里小邑耳、而海疆之民、氣與山地迥異、……道光以來、票鹽既行、吳越燕齊之海舶、麇集於青口。金錢浩穰、則用度無節、全邑風尚、流爲奢侈、求其由奢入儉難矣。<sup>6)</sup>

とあるように、青口鎮は道光年間ころから江蘇、浙江、河北、山東の船が参集する商品市場となっていた。

以上の海州地方の産物である大豆、豆粕、落花生、大麥、鹽等は、旧来から帆船航運で行われいわゆる「ジャンク」によって青島に搬入されてきた。このため烟台號が海州から青島への帰港に積載する貨物は極めて乏しく、経営が困難と見られた。

### 3 青島と海運

明治41年（1908）日本政府の命を受けて清国に出張し、翌年2月に帰国した工藤謙は、『膠州湾事情』<sup>7)</sup>を上梓している。そのなかで「海運」について述べ、

海運のことは青島が商業港として立つ上に缺くべからざる一大要件に屬するのであるから、之が奨励保護に對しては政廳は非常に努力を拂つて居る。<sup>8)</sup>

とあるように、この箇所は、先の江木翼の『膠州湾論』とほぼ同文であるが、青島の経済的命運は他地域、中国国内のみならず、海外諸国との間の汽船航路の開通による人的物的流通であった。

そのため、ドイツも自国の汽船を用いた運航を行っていた。

現に漢堡亞米汽船會社の定期航路に對しては少からざる補助を與へて海運の發達を計つて居る。即ち同會社の定期航路は（一）獨逸及歐洲各港と青島及支那各港間、（二）青島上海間一週二回、（三）青島、芝罘（隔便に大連寄港）天津間一週二回であつて二千噸内外新式美麗の汽船六隻を有している。此外に北獨ロイド會社の蘇士經由（漢堡橫濱間）郵便船が四週一回寄稿する。又自由航路線として、怡和洋行、太古洋行等の經營に係る上海青島線、青島、上海乃至香港、廣東線が毎週各一回、及邦商岩城商會經營の青島大連線（毎週一回）、青島神戸線（二週一回）。青島浦鹽線（毎月一回）

5) 『中國地方志集成 江蘇府縣志輯65』鳳凰出版社、2008年4月、548頁。

6) 『中國地方志集成 江蘇府縣志輯65』691頁。

7) 工藤謙『膠州湾事情』有斐閣、大正3年（1914）10月、126頁、付図4枚。

8) 同書、61頁。

等あり。其の他支那沿岸航路では膠州、海州、寧波、福州各地との間に通航する汽船、戎克の出入も亦なかなか尠からぬ数を占めて居る。<sup>9)</sup>

上記のように、ドイツが青島を占拠するとドイツ国の汽船会社であった漢堡亞米加汽船会社が定期航路を運航することになり、ドイツ本国とヨーロッパそして中国沿海の各港と青島とを結ぶ航路の運航を開始した。

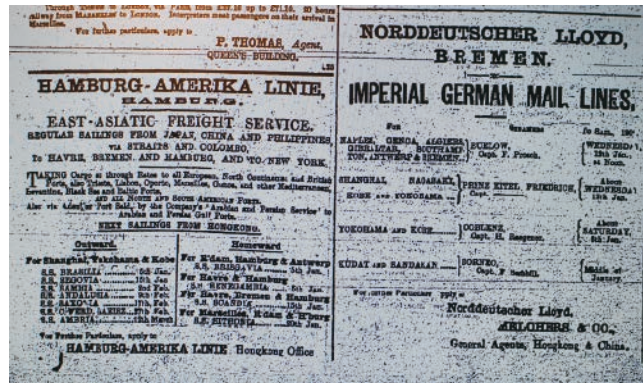
漢堡亞米加汽船会社<sup>10)</sup>であるが、英文名 Hamburg Amerika Linie、ドイツ語名 Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft であり、本社はドイツのハンブルグ Hamburg にあった。1847年5月4日に創立し、最初は、イギリス船によるドイツ移民の輸送に対抗して、ハンブルグ市民の有志が資金を拠出して資本金45万マルクで設立された。設立当初は帆船3隻を建造し、ドイツニューヨーク航路に就航した。その後1853年には資本金を200万マルクに増資して、暗車汽船2隻を建造している。1886年にはハンブル・ニューヨーク線、西インド方面も含め5航路を22隻6万噸の船隊を保有するようになり、1897年には創業50周年を迎え、総トン数30万噸を超え世界最大級の船会社となっている。1898年にはハンブルグ・アントワープから日本東アジア航路を開設している。<sup>11)</sup>

このハンブルグアメリカ会社が青島を代表する汽船会社となったのであった。

1909年12月30日付の香港の英字新聞“The China Mail” No. 14,573に掲載された、上図が出港入港広告である。<sup>12)</sup> 右が Hamburg-Amerika Linie (HAL) のもので、左が次に述べる北独ロイド会社、Norddeutscher Lloyd のものである。

HALに次ぐのが同じくドイツの北独ロイド会社 Norddeutscher Lloyd であった。北独ロイド会社は原名が Norddeutscher Lloyd であり、1857年2月2日にドイツのブレーメン Bremen において設立された。1858年に第一船がニューヨーク航路に就航して運航を開始し、西ドイツ航路、ブラジル航路、極東航路、豪洲航路などの諸航路を開設し、世界にその航路網が拡大されている。<sup>13)</sup>

さらに怡和洋行ことイギリス系の Jardine, Matheson & Co.<sup>14)</sup>、そして太古洋行すなわち Butterfield &



“The China Mail” 1909年12月20日付広告

9) 同書、61頁。

10) Hamburg-Amerika Linie 中国名は亨寶輪船公司である。黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』四川人民出版社、2001年12月150 (817, 索引111) 頁。

11) 日本郵船株式会社調査部『世界定期船会社——その記号分析と航路経営——』七洋社、1959年12月、336頁 (630頁)。

12) 香港公共図書館のデータベースによる。以下同。

13) 日本郵船株式会社調査部『世界定期船会社——その記号分析と航路経営——』322頁。

14) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』183頁。

Swire<sup>15)</sup> の汽船が青島に来港するようになった。

岩城商会は静岡県出身の田邊郁太郎が明治44年（1911）2月に青島の大津街において海運業を開始した海運業者の商会であった。<sup>16)</sup>

#### 4 青島官報に見る汽船の動向

ドイツが青島で発行した官報が知られる。Amtsblatt fur dasDeutiche Kiautichou=Gebiet（膠州地方のドイツ語官報）中国名が『青島官報』である。『青島官報』は、特別な事情が無い限り、毎週1回、1年間50余号を刊行した。

管見の『青島官報』第10巻、第11巻に、1909年1月から1910年12月までの2箇年にわたって、青島に入港、出港した船舶の船名や来航地、出港目的地などが記録されている。ちなみに、1909年1月8日付の第1巻第1号にのSchiffsverkehr（船舶交通）に次のように見られる。

表1 『青島官報』第10年第1号に見る青島港出入船舶

入港日	船名	船長	船籍	噸数	来航地	出港日	寄港地
19081227	Fei shing	Paramore	Chines	980	Schanghai	19091229	Hongkong
19081228	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19081229	Kobe
19081229	Staatssekr. Kraetke	Lauterbach	Deutsch	1,208	Schanghai	19081229	Schanghai
19081229	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090101	Tschifu
19081229	Nanchang	Millar	Englisch	1,044	Schanghai	19091230	Tschifu
19081229	Lok Sang	Bowker	Englisch	979	Schanghai	19091230	Schanghai
19081229	Banseigen Maru	Muro	Japan	502	Tschifu	19090101	Schanghai
19081230	Prominent	Christianesen	Norweg.	746	Schanghai	19090101	Hankau
19090101	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090102	Schanghai
19090101	Ascania	Gortz	Deutsch	1,292	Schanghai	19090102	Schanghai
19090103	Ilse	Reimer	Deutsch	929	Tschifu	19090105	Wladiwostok
19090103	Hoangho	Sach	Deutsch	690	Tschifu	19090104	Wladiwostok
19090105	Staatssekr. Kraetke	Lauterbach	Deutsch	1,208	Schanghai		
19090105	Fuyo Maru	Nakata	Japan	783	Kobe		
19090105	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu		

入港日、船名、船長名、船籍、噸数、来航地、出港日、寄港地の順で記録されている。最初のFei shing号は、船長名がParamore、船籍は中国籍の980噸で、上海から来航し1909年12月29日に香港に向けて出港した。

2隻目のMayasan Maruは摩耶山丸は船長がNakaoおそらく中尾で、船籍は日本の615トンで、神戸から青島に来航し、12月29日に再び神戸に向けて出港している。

3隻目のStaatssekr. Kraetke号は、船長がLauterbachで、ドイツ船籍の1,208噸、上海から青島に来

15) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』37頁。

16) アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B09073077200。

航し、12月29日に上海へ向けて出港している。

以上のように、記録された船舶情報の2カ年分を整理すると表2のようになる。

1909年がのべ642隻である。このうちドイツ籍が331隻で51.6%と半数を越えていた。それに次ぐのが英国籍の144隻で22.4%、ついで日本籍の91隻で14.1%と、それに次ぐのが中国籍の47隻の7.3%、そして北欧のノールウェイの22隻3.4%である。

1910年には、ドイツ籍が306隻46%、イギリス籍が30.5%、日本籍が103隻15.5%、中国籍が37隻5.5%、ノールウェイの15隻2.3%となる。これらを表示したものが次の図である。

表2 1909-1910年青島出入船舶数

船籍	1909年		1910年	
	隻数	比率%	隻数	比率%
獨国籍	331	51.5	306	46.0
英国籍	144	22.4	203	30.5
日本籍	91	14.1	103	15.5
中国籍	47	7.3	37	5.5
挪威籍	22	3.4	15	2.3
俄国籍	3	0.5	1	0.2
美国籍	1	0.2	0	0
佛国籍	1	0.2	0	0
蘭国籍	1	0.2	0	0
朝鮮籍	1	0.2	0	0
合計	642	100.0	665	100.0

図1 1909-1910年青島入港・出港汽船国別比較表

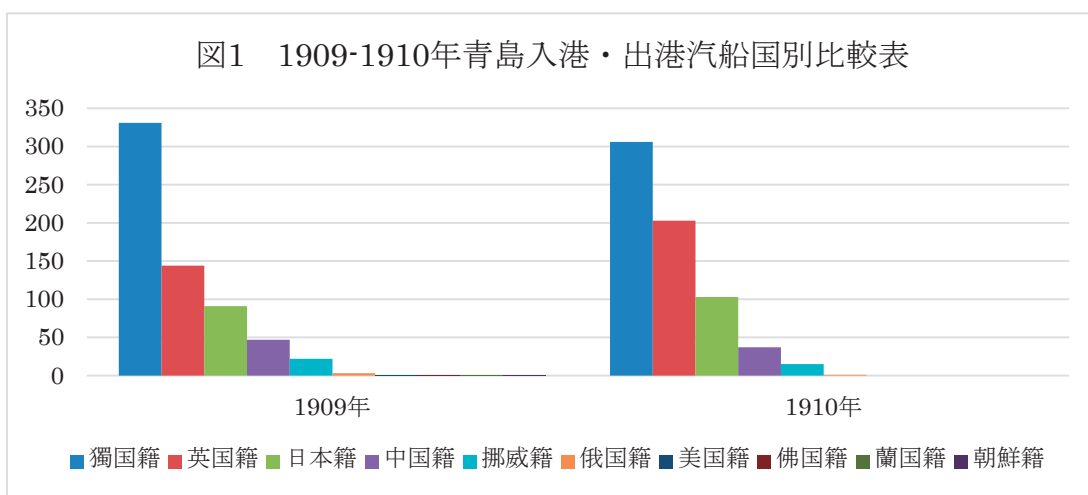


図2 1909年1-12月青島出船舶船籍比較図

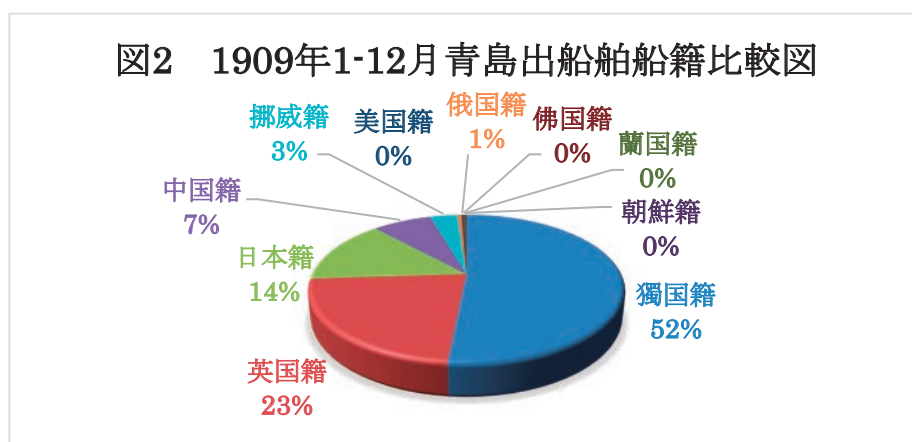
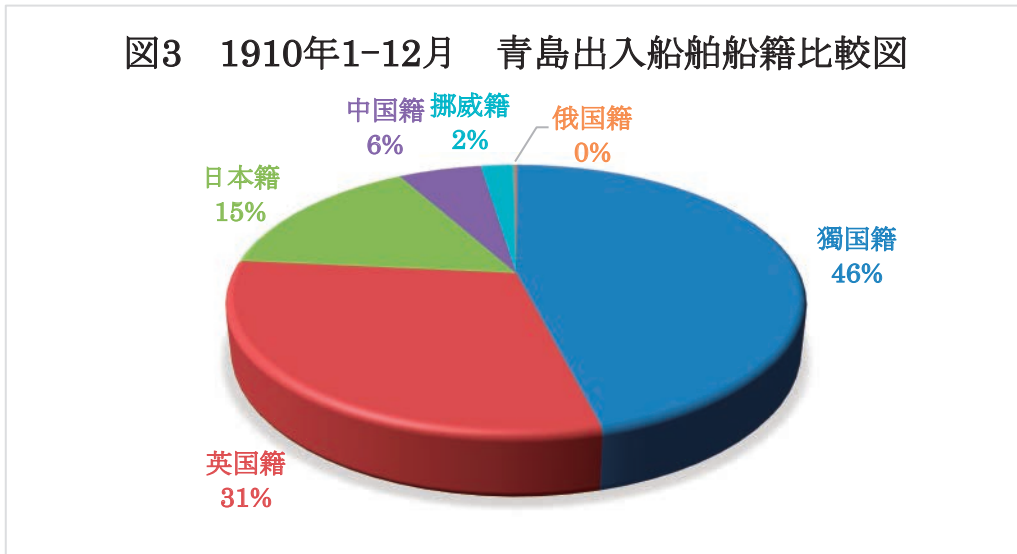


図3 1910年1-12月 青島出入船舶船籍比較図



それでは、1909年に青島港を出入した船舶の総噸数を比較してみたい。

表3 1909年青島出入船舶船籍別噸数

船籍	噸数
獨国籍	460,443
英国籍	230,443
日本籍	113,922
中国籍	46,065
挪威籍	19,974
俄国籍	4,521
美国籍	2,073
佛国籍	691
蘭国籍	1,119
朝鮮籍	796

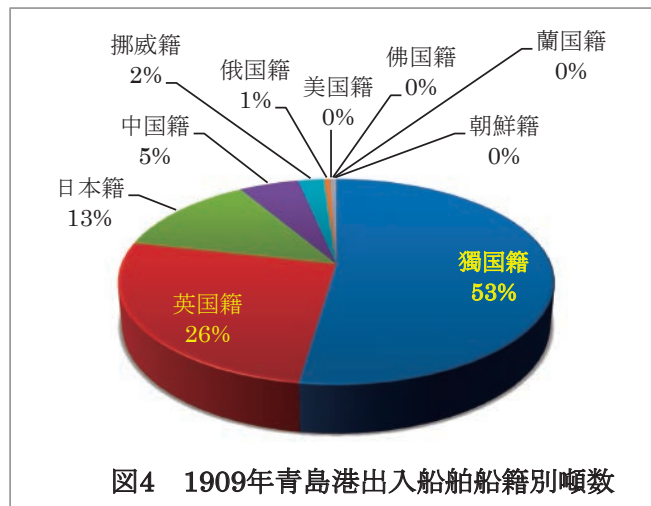


図4 1909年青島港出入船舶船籍別噸数

1909年の青島出入港の船籍別噸数を比較して見た場合、ドイツ国の51.5%に対して噸数が53%、イギリスの隻数22.4%に対し噸数が26%、日本の隻数14.1%に対し噸数が13%、中国籍が7.3%であるのに噸数は5%とあるように、ドイツやイギリスには大型船が多いのに対して、日本籍や中国籍の汽船は中型、小型の汽船が多かった傾向が見られる。

1) 船籍別船舶の傾向

それでは次の各汽船の航海状況を見てみたい。

①ドイツ船籍船

ドイツ籍の汽船で、頻りに青島港を出入りしたのは、Adm. V. Tirpitz号、1,199噸が1909年1月15日から1910年7月6日まで毎週のように、青島と上海の間を航行している。その頻度は78回に及ぶ、数度、



ドイツ占拠後の青島における汽船航運（松浦）

天津へ、一度神戸にも来航しているが、ほとんどの運行は青島・上海間であった。

表4 1909-1910年ドイツ船籍 Adm. V. Tirpitz 号青島港出入表

入港日	船名	船長	船籍	噸數	来港地	出港地	目的地
19090115	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090116	Schanghai
19090123	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai		
19090131	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090202	Schanghai
19090208	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai		
19090208	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090209	Schanghai
19090222	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai		
19090222	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090223	Schanghai
19090301	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090302	Schanghai
19090308	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090309	Tschifu
19090318	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Tschifu	19090318	Schanghai
19090323	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai		
19090323	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090324	Tschifu
19090330	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Tschifu		
19090330	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Tschifu	19090331	Schanghai
19090420	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090420	Tschifu
19090427	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Tschifu	19090427	Schanghai
19090502	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai		
19090502	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090508	Schanghai
19090514	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090514	Schanghai
19090521	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090522	Schanghai
19090527	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090529	Schanghai
19090603	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Kobe	19090602	Schanghai
19090611	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090612	Schanghai
19090617	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090619	Schanghai
19090625	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090626	Schanghai
19090702	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090703	Schanghai
19090708	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090710	Schanghai
19090715	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090717	Schanghai
19090722	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090724	Schanghai
19090730	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090731	Schanghai
19090806	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090806	Schanghai
19090814	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19090814	Schanghai
19090819	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19090820	Schanghai
19090828	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	29090828	Schanghai
19090903	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19090904	Schanghai
19090910	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19090911	Schanghai
19090916	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19090918	Schanghai
19090924	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19090925	Schanghai
19091001	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091002	Schanghai
19091008	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091009	Schanghai
19091015	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091016	Schanghai

19091022	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091023	Schanghai
19091030	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091030	Schanghai
19091105	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091106	Schanghai
19091113	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091113	Schanghai
19091119	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091120	Schanghai
19091127	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091127	Schanghai
19091204	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091204	Schanghai
19091210	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091212	Schanghai
19091229	Adm. V. Tirpitz	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19091229	Tschifu
19100104	Adm. V. Tirpits	Artelt	Deutsch	1,199	Tschifu	19100104	Schanghai
19100111	Adm. V. Tirpits	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai		
19100111	Adm. V. Tirpits	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19100112	Tschifu
19100118	Adm. V. Tirpits	Artelt	Deutsch	1,199	Tschifu	19100118	
19100124	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090126	Schanghai
19100125	Adm. V. Tirpits	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19100126	Tschifu
19100201	Adm. V. Tirpits	Artelt	Deutsch	1,199	Tschifu	19100201	Schanghai
19100207	Adm. V. Tirpits	Artelt	Deutsch	1,199	Schanghai	19100209	Tschifu
19100215	Adm. V. Tirpits	Artelt	Deutsch	1,199	Tschifu	19100215	Schanghai
19100215	Adm. V. Tirpitz	Treumann	Deutsch	1,199	Schanghai	19090216	Schanghai
19100222	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai		
19100222	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai	19100223	Tschifu
19100301	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Tschifu	19100301	Schanghai
19100308	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai	19100309	Tschifu
19100315	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Tschifu	19100315	Schanghai
19100322	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai	19100322	Tschifu
19100330	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Tschifu		
19100330	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Tschifu	19100330	Schanghai
19100405	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai	19100406	Tschifu
19100412	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Tschifu	19100412	Schanghai
19100419	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai	19100419	Tschifu
19100426	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Tschifu	19100426	Schanghai
19100503	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai	19100503	Tschifu
19100510	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Tschifu	19100511	Schanghai
19100517	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai	19100517	Tschifu
19100524	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Tschifu	19100524	Schanghai
19100530	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Schanghai	19100531	Dalny
19100607	Adm. V. Tirpits		Deutsch	1,199	Daluny	19100706	Schanghai

この Adm. V. Tirpits 号に関して、上海の英字新聞 “*The North-China Herald and Supreme Court & Consular Gazette*” (NCH) に掲載されている ‘Shanghai Shipping Intelligence’ に、Adm. V. Tirpits 号の上海、入港記録が見られる。青島港の出入と対応するかのよう、Adm. V. Tirpits 号が上海に確かに入港、出港の記録を残している（表11参照）。NCHの1909年1月2日の第2160号から12月31日付の第2212号までの52号にのべ90回の上海港の出入が記録されている。上海から言えば45航海をしたことになる。

NCHの記録では、8月21日までは船長はTreumannであり、その後はArteltに交代している。NCHでは、Adm. V. Tirpits号はほぼ1,119噸と記録され、航行地としてKiaochouすなわち膠州と見える例がほとんどで、Tsingtaoすなわち青島の表記は極めて少ない。20世紀の10年代においてもTsingtaoすなわち青島は周知された地名ではなかったと思われる。

Adm. V. Tirpits号と同様な航海をした船にSikiang号1,015噸がある。1909年1年間に50回の記録が見られ、やはり青島・上海の航海が主なものであった。

表5 1908-1910年ドイツ船籍Sikiang号青島港出入表

入港日	船名	船長	船籍	噸數	来港地	出港日	目的地
19081229	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090101	Tschifu
19090105	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu		
19090105	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090108	Tschifu
19090112	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu		
19090112	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090115	Tschifu
19090119	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu		
19090129	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19100130	Schanghai
19090205	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090206	
19090212	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090213	Schanghai
19090219	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090220	Schanghai
19090226	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090226	Tschifu
19090306	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090306	Schanghai
19090316	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai		
19090323	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090324	Schanghai
19090329	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090330	Tschifu
19090406	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090406	Schanghai
19090412	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090414	Tschifu
19090502	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090504	Tschifu
19090511	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090511	Schanghai
19090518	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090518	Tschifu
19090524	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090525	Schanghai
19090531	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090601	Tschifu
19090608	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,045	Tschifu	19090608	Schanghai
19090614	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090615	Schanghai
19090621	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090622	Tschifu
19090629	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090629	Schanghai
19090706	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,105	Schanghai	19090706	Tschifu
19090712	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090713	Schanghai
19090719	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090720	Tschifu
19090727	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090727	Schanghai
19090803	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090803	Tschifu
19090809	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090810	Schanghai
19090817	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090817	Tschifu
19090824	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090825	Schanghai
19090831	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090831	Tschifu

19090907	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090907	Schanghai
19090914	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19090914	Tschifu
19090920	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19090920	Schanghai
19091005	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19091005	Tschifu
19091012	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19091012	Schanghai
19091026	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19091026	Schanghai
19091102	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19091102	Tschifu
19091109	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19091109	Schanghai
19091115	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19091116	Tschifu
19091123	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19091123	Schanghai
19091130	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19091201	Tschifu
19091207	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Tschifu	19091207	Schanghai
19091217	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19091218	Schanghai
19091224	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19091225	Schanghai
19091231	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19100101	Schanghai
19100211	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19100221	Schanghai
19100219	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100219	Schanghai
19100226	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100226	Tientsin
19100304	Sikiang		Deutsch	1,015	Tschifu	19100305	Schanghai
19100311	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100311	Tschifu
19100319	Sikiang		Deutsch	1,015	Daluny	19100319	Schanghai
19100325	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100325	Dalny
19100402	Sikiang		Deutsch	1,015	Daluny	19100402	Schanghai
19100408	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100408	Dalny
19100416	Sikiang		Deutsch	1,015	Daluny	19100417	Schanghai
19100422	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100423	Dalny
19100430	Sikiang		Deutsch	1,015	Daluny	19100430	Schanghai
19100506	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100506	Dalny
19100513	Sikiang		Deutsch	1,015	Daluny	19100514	Schanghai
19100519	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100521	Dalny
19100528	Sikiang		Deutsch	1,015	Daluny	19100528	Schanghai
19100602	Sikiang		Deutsch	1,015	Schanghai	19100604	Tschifu
19101019	Sikiang	Helfer	Deutsch	1,015	Schanghai	19091019	Tschifu

ドイツ船籍の Staatssekr. Kraetke 号、1,208噸も56回の記録が見られ、上記の船と同様で、毎週のように青島上海航路を航行していた。

ドイツ籍の Eutin 号1,109噸は、1月下旬から12月にかけて、主として青島とウラジオストクとの間の航海に従事していた。同じくドイツ籍の Matilda Korner 号は、1909年4月初めに香港から青島に来航すると、4月下旬から11月までの間にかけて毎月のように、青島ウラジオストク間の航海に従事している。

## ②イギリス船籍船

イギリス船隻の船舶で、旺盛な航海を記録しているのは Tak Sang 号、977噸である。

## ドイツ占拠後の青島における汽船航運（松浦）

表6 1909-1910年イギリス船籍 Tak Sang 号青島港出入表

入港日	船名	船長	船籍	噸數	寄港地	出港日	目的地
19090101	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090102	Schanghai
19090108	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090109	Schanghai
19090116	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090116	Schanghai
19090123	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090125	Schanghai
19090130	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090130	Schanghai
19090205	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090207	
19090212	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090213	Schanghai
19090219	Tak Sang	Thomas	Englisch	977	Schanghai	19090210	Schanghai
19090226	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090227	Schanghai
19090305	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090306	Schanghai
19090313	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090314	Schanghai
19090320	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090320	Schanghai
19090327	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090328	Schanghai
19090401	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090403	Schanghai
19090409	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090411	Schanghai
19090419	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090420	Schanghai
19090425	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090426	Schanghai
19090501	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090501	Schanghai
19090509	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090509	Schanghai
19090514	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090515	Schanghai
19090521	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090522	Schanghai
19090527	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090529	Schanghai
19090604	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090605	Schanghai
19090611	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090612	Schanghai
19090615	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090626	Schanghai
19090617	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090619	Schanghai
19090701	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090703	Schanghai
19090709	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090711	Schanghai
19090716	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090717	Schanghai
19090723	Tak Sang	Meyrick	Englisch	977	Schanghai	19090724	Schanghai
19090730	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	19090731	Schanghai
19090807	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	19090807	Schanghai
19090814	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	19090814	Schanghai
19090821	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	1909821	Schanghai
19090826	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	19090828	Schanghai
19090903	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	19090904	Schanghai
19090910	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	19090911	Schanghai
19090924	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	19090925	Schanghai
19091002	Tak Sang	Holmwood	Englisch	977	Schanghai	19091002	Schanghai
19091008	Tak Sang	Clure	Englisch	977	Schanghai	19091009	Schanghai
19091015	Tak Sang	Clure	Englisch	977	Schanghai	19091016	Schanghai
19091022	Tak Sang	Clure	Englisch	977	Schanghai	19091023	Schanghai
19091030	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19091030	Schanghai
19091106	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19091106	Schanghai

19091113	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19091113	Schanghai
19091120	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19091120	Schanghai
19091127	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19091127	Schanghai
19091203	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19091204	Schanghai
19091210	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19091211	Schanghai
19091217	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19091218	Schanghai
19100107	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19100108	Schanghai
19100115	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19100116	Schanghai
19100120	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	10100122	Schanghai
19100128	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19100129	Schanghai
19100204	Tak Sang	Mc. Clure	Englisch	977	Schanghai	19100205	Schanghai
19100219	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100219	Schanghai
19100226	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100226	Schanghai
19100304	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100305	Schanghai
19100408	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100409	Schanghai
19100414	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100416	Schanghai
19100421	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100423	Schanghai
19100429	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100430	Schanghai
19100505	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100507	Schanghai
19100513	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100514	Schanghai
19100519	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100520	Schanghai
19100527	Tak Sang		Englisch	977	Schanghai	19100528	Schanghai

イギリス船籍の Tak Sang 号は、1909年1月初めから1910年5月末まで66回の出入が知られ、全ての航海が青島と上海との間であった。1901年1月1日に青島入港から1910年5月28日に青島出港するまで513日間に66回の出入があり、青島と上海の間をほぼ15日で航海していたことがわかる。単純計算で毎月ほぼ2回のペースで、青島、上海間を運行していたことになる。

### ③日本籍船

日本籍の Mayasan Maru、615噸であるが、1908年12月28日に青島港に入港以来、1910年6月2日に青島を出港するまで月から12月まで26回の記録が見える。神戸から青島の航海が中心であるが、天津、大連、門司の寄港地名が知られる。

表7 1908-1910年日本船籍 Mayasan Maru (摩耶山丸) 青島港出入表

入港日	船名	船長	船籍	噸數	来港地	出港日	目的地
19081228	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19081229	Kobe
19090115	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19090116	Tschifu
19090214	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Tschifu	19090214	Dalny
19090304	Mayasan Maru	Nakano	Japan	615	Kobe	19090307	Kobe
19090322	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19090324	Tschifu
19090418	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19090420	Haitschou
19090430	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Haitschou	19090430	Kobe
19090529	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19090531	Tschifu
19090717	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19090720	Niutschwang

ドイツ占拠後の青島における汽船航運（松浦）

19090810	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Moji	19090811	Tschifu
19090916	Mayasan Maru	Makao	Japan	615	Kobe	19090919	Kobe
19090929	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19090930	Tschifu
19091021	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19091022	Kobe
19091101	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19091102	Kobe
19091116	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19091117	Tschifu
19091205	Mayasan Maru	Nakao	Japan	625	Kobe	19091206	Tschifu
19091221	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19091222	Tschifu
19100112	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19100113	Kobe
19100125	Mayasan Maru	Nakao	Japan	615	Kobe	19100125	Kobe
19100216	Mayasan Maru		Japanisch	615	Kobe	19100217	Kobe
19100303	Mayasan Maru		Japanisch	627	Kobe	19100304	Dalny
19100325	Mayasan Maru		Japanisch	615	Kobe	19100327	Dalny
19100410	Mayasan Maru		Japanisch	615	Kobe	19100411	Tschifu
19100426	Mayasan Maru		Japanisch	615	Kobe	19100427	Tschifu
19100515	Mayasan Maru		Japanisch	615	Kobe	19100515	Dalny
19100601	Mayasan Maru		Japanisch	615	Kobe	19100602	Tschifu

このMayasan Maruに関して、大正2年（1913）の『日本汽船件名録』<sup>17)</sup>に見られる「汽船 摩耶山丸」であろう。摩耶山丸は登簿噸数「六百拾五噸壹九」で、速力8～9海里の鋼鉄船とあることから、『青島官報』の615噸とほぼ同一であるから、この摩耶山丸であったことは確かであろう。

摩耶山丸は『日本汽船件名録』では、船籍港は「越前國雄島」とあり、1889年5月にドイツのキールで建造され、記載の船主は「北海道小樽區稻穂町 大家善太郎」とある。この船が主に青島と神戸との間の航海に従事していたと見られる。大家善太郎であるが、昭和11年（1936）の『海事要覧』によれば、「大家船舶部」とあり、

沿革 同家は夙に北海道に地盤を有し海運業を經營してゐたが、現主善太郎大正二年本據を大阪に移し、神壽丸を購入して堅實なある經營を續けて今日に至つて居る。

營業狀況 同店は大家善太郎の個人經營にして目下社船一隻扱船一隻を以て貸船主義の下に神壽丸は北日本汽船へ貸船北海道阪神間に就航している。<sup>18)</sup>



20世紀初の大連の倉庫内に積まれた豆餅



豆餅運搬（20世紀前半）  
香港歴史博物館展示写真

17) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』海運週報編輯部、大正2年（1913）9月、421-422（810）頁。

18) 畝川鎮夫『海事要覧』海事彙報社、昭和11年（1936）12月発行、昭和12年（1937）5月再版、第三編海事興信録、

とある。大家善太郎の経営する大家船舶部の汽船が摩耶山丸であったろう。

摩耶山丸であるが『讀賣新聞』第11447号、明治42年（1909）4月8日付の内地電報欄に「營口附近の解氷（長崎）」に、次の記事が見られる。

摩耶山丸營口より豆糟4,000枚積載歸港す。乗込員の談に曰く、三月二十八日の解氷以來、眞先に入港せしは招商局の汽船と芙蓉丸にて、四月二日營口發航の際は、二十三艘の内外汽船輻湊し盛に荷役を為し、田庄臺附近迄の解氷とて氷塊流れて甚危険なりし、尚全部の解氷は來る十日前後ならんと。<sup>19)</sup>

長崎で受信した電報から、營口における摩耶山丸の動向がわかる。摩耶山丸が營口から豆粕4,000枚を積載して、日本に帰港することになっていた。その日付は4月2日と見られ、3月22日に青島に入港して3月24日に青島から天津に向けて出港し、3月28日以後に營口に入港後、4月2日に營口を出港して日本に帰港し、4月18日に再び青島に来港したことが、この新聞記事からわかるのである。ところで豆糟であるが、20世紀前半の大連倉庫内の豆粕と言う右の写真には「一山二千枚」とあり、円盤状に圧縮された豆粕を一人4枚宛運んでる姿が見られ、積み上がった一山が2,000枚であるから、摩耶山丸の4,000枚では2山積載したことになる。実際に運ばれる様子を描いた写真が次のものである。豆餅6枚が2人で運ばれている写真からも明らかなように、1枚が20kgほどあったものと思われる。

『東京朝日新聞』第8232号、明治42年（1909）7月20日付の「本社支那特電」に「摩耶山丸火災 十八日青島特派員發」の記事が見られ、「汽船摩耶山丸十七日夜入港、八時船艙内に火災を起し、十八日朝鎮火、積荷の三分の一を焼失せり」<sup>20)</sup>とある。Mayasan Maruは、『青島官報』から7月17日に神戸から青島に港に入港し、20日に營口に向けて出港したことがわかるから、入港した当日に船艙から出火したことがわかる。その後始末をして20日に青島港を離れ、營口に向かったのである。このことからMayasan Maruは摩耶山丸であったことは確かである。

摩耶山丸の記録が1910年6月以降は見られない理由として、次の新聞記事が参考になる。『東京朝日新聞』第864号、明治43年（1910）7月27日付の「摩耶山丸座礁」である。



摩耶山丸 Mayasan Maru

大阪市南區木津川町三の一六一造船業原田重次郎所有汽船摩耶山丸（九百九十二噸、明治二十二年獨逸に於て建造、神戸市海岸通一丁目東源號の扱ひ）は、神戸青島間の定期航海に使用して毎月一往復半位の割合にて石炭を搭載、二十一日午後同港を出帆したるに、廿三日午前二時頃、濃霧

133頁。

19) 『讀賣新聞』第11447号、明治42年4月8日、2頁。

20) 『東京朝日新聞』第8232号、明治42年（1909）7月20日、2頁。



と潮流との爲に針路を誤り、韓国大黒山島の南岸（木浦を距る二十五湮の沖）に坐礁せり。同船今回の積荷は、燐寸・紡績絲其他の雜貨品等八百餘噸にして、取引先は青島、芝罘等の支那人なるが荷物船のこととて船客は二名に過ぎず、西區阿波座五丁目原田商行に達せし電報に據れば、船體の損傷は輕微にして救助の見込十分なりとあり。此報に接し同商行は二十五日正午門司を發して仁川に向ふべき所有船兵庫丸に命じ救助の爲、現場に赴かしめたり。因に乗組員は船長片山準次郎（三十九）、一等運轉士末廣辰次郎（三十）、機關長井上武助（四十）以下二十九名なり。（大阪電話）<sup>21)</sup>

この記事から様々なことが知られる。先ず、摩耶山丸は原田商行の持船であったこと。記事の「九百九拾貳噸」であるが、『日本汽船件名録』の摩耶山丸の総噸数は「九百九拾貳噸貳參」<sup>22)</sup>であるからほぼ一致する。建造年、建造地も先の記事と一致する。そうすると原田商行が保有していた摩耶山丸が後日、大家船舶部に譲渡されたのであろう。摩耶山丸は坐礁するまで、「神戸青島間の定期航海に使用して毎月一往復半位の割合」で航行していたことになり、『青島官報』の青島港入出の記録とも一致する。また原田汽船の「青島航路案内」によれば、明治39年（1906）4月から青島航路を開いた<sup>23)</sup>とされるから、摩耶山丸はその初期の就航船の一隻であったと言える。

座礁した摩耶山丸は『東京朝日新聞』第8605号、明治43年（1910）7月28日付の「内國電報（二十七日）」に「摩耶山丸浮揚（大阪）」の記事が見られ、

韓国大黒小島南洋に於て坐礁したる摩耶山丸は二十四日午前二時満潮と同時に自然に浮揚り、船艇其他に左したる損害もなく、一時は濃霧の爲、進退自由ならざりしも、二十五日無事木浦へ入港することを得たる由、原田商會へ電報到着せり。<sup>24)</sup>

と、大阪の原田商会に電報による連絡が届いている。

摩耶山丸は、ドイツで建造され1889年に建造され、1904年（明治37）4月に日本で最初に購入したのが三井船舶部であった。<sup>25)</sup>その後、神戸の河辺九良三郎に売却さら、1908年（明41）に大阪の原田十次郎が購入し、1910年（明43）に原田商行に移籍し、1913年（大2）に大家善太郎に売却された数奇な経緯をへた摩耶山丸<sup>26)</sup>は『青島官報』に記録が残る時期は、大阪の原田十次郎、原田商行の持船であった。この摩耶山丸は青島航路において主に貨物船として活動していたようで船客は2名であり、積荷は「燐寸・紡績絲其他の雜貨品等八百餘噸にして、取引先は青島、芝罘等の支那人なるが荷物船」と、青島や芝罘

21) 『東京朝日新聞』第864号、明治43年（1910）7月27日、5頁。

22) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』421頁。

23) 松浦章『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」——船舶データベース——』関西大学アジア文化研究センター、2015年2月、159（231）頁。

24) 『東京朝日新聞』第8605号、明治43年（1910）7月28日、2頁。

25) 三井船舶株式会社編纂『密船舶株式会社創業八十年史』三井船舶株式会社、1958年9月、67（862）頁。

26) 「三井物産船舶部 Mitsui Bussan Senpakubu」、Copyright (C) Since 1998 Fumio Nagasawa All Rights Reserved. による。

の中国商人との貿易取引を主としていたようであった。その仲介をしたのが、記事に見る神戸の東源號であり、東源號は、その後も原田商行の青島航路の有力な協力者であった。<sup>27)</sup>

Fuyo Maru、783噸であるが、『日本汽船件名録』には「汽船 芙蓉丸」が見られ、登簿噸数が「七百七拾五噸參貳」とあることから、ほぼ同船と考えられる。芙蓉丸は1878年5月に英国のサンダーランドで製造され、速力9～10海里の鋼鉄船であった。船主は「大阪市西區阿波堀通五丁目 合資會社原田商行」である。<sup>28)</sup> 原田商行は、後に原田汽船株式会社として、大阪・青島航路に参入した汽船会社の前身である。<sup>29)</sup>

芙蓉丸が青島へ航行していたことは『東京朝日新聞』第817号、名42年（1909）3月17日付の「船火事（十五日上海特派員發）」に、「芙蓉丸（？）は、本日青島に着し波止場にて火災に罹れり。但し附近の人民は數多のボートに船に横附にして郵便物と貨物の一部とを救ひたり」<sup>30)</sup>と見えるから、3月15日には青島に入港していたようである。

芙蓉丸は、先の『讀賣新聞』第11447号、明治42年（1909）4月8日付に、「三月二十八日の解氷以來、眞先に入港せしは招商局の瀛船と芙蓉丸にて」とあり、この時の記事が『東京朝日新聞』第820号、明治42年（1909）3月30日付の「本社 滿洲特電」の「初航船入港 二十八日營口特派員發」に「大阪原田持船芙蓉丸等も綿布雜貨を積み入港せり」<sup>31)</sup>とあり、營口に入港したのは原田汽船の芙蓉丸であったことは確かである。

ちなみに芙蓉丸は明治36年（1903）11月30日に上海へ入港する直前の呉淞沖で清国民船の遭難者を救助して上海道台から感謝状を受け取っている。その所有者は原田十次郎である。<sup>32)</sup>

Taki Maru、2,199噸について『日本汽船件名録』には「汽船 多喜丸」が見られる。船籍港、神戸で1893年にイギリスのダンデーで建造された登簿噸数2,129.02噸、鋼鉄船と思われる。船主は「兵庫縣武庫郡西宮町 辰馬汽船合資會社」<sup>33)</sup>である。

辰馬汽船合資會社であるが、昭和11年（1936）の『海事要覽』によれば、

沿革……西宮の辰馬本家は代々、銘酒「白鹿」の醸造元として聞え、つとに和船（大和型帆船）を所有し、明治初年には西洋型帆船太平丸其他を新造して活動したが、汽船運航の日々多きを加うるに及んで、明治二十年盛航會社を設立して、之に譲り其後10數年、同社（後年攝州灘酒家興業會社を買収併合し攝津興業會社と稱す）に關係した。而して明治三十七年八月日露開戦に際會するや、

27) 松浦章『汽船の時代と航路案内』清文堂、2017年2月、241-244（363）頁

28) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』471-472頁。

29) 松浦章「原田汽船会社と青島航路」『或問』第26号、2014年12月、1-22頁。

松浦章『汽船の時代と航路案内』清文堂出版、2017年2月、231-257頁。

30) 『東京朝日新聞』第817号、明治42年（1909）3月17日、2頁。

31) 『東京朝日新聞』第820号、明治42年（1909）3月30日、2頁。

32) 外務省外交史料館蔵「清国人ヲ救助シタル芙蓉丸船長等へ謝意伝達ノ件」明治36年、レワレンスコード：B12081792000。

33) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』231-232頁。

辰馬本家汽船部並びに合資會社辰馬家回漕部の組織の下に、直接、汽船運航を再開し、明治四十二年には辰馬汽船合資會社を設立して事業を繼承し、明治末期に於ては其所有船十數隻、本邦社外船一方の旗頭として雄飛するに到つた。

大正三年歐洲大戰勃發するや我國海運界は未曾有の好況を呈し、同社の社業は益々發展するに到つたので、大正五年株式會社組織として辰馬汽船株式會社の社名の下に、經營今日に到つて居る。<sup>34)</sup>

とある。このことから1909年すなわち明治42年当時は辰馬汽船合資會社の設立時であり、その所有船多喜丸を用いての青島への航海であったと考えられる。

同じく辰馬汽船合資會社の汽船と思われるのが Kiyō Maru、1,062噸である。『日本汽船件名録』に「汽船 喜代丸」が見られる。船主は辰馬汽船合資會社である。喜代丸は1896年にドイツのキールで製造され、登簿噸数が「壹千六拾貳噸八參」の鋼鉄船で、速力は八-十海里であった。<sup>35)</sup> 1909年の4月に神戸から青島に來航している。

Koyō Maru、1,048噸は、『日本汽船件名録』に見える「汽船 江陽丸」と見られる。江陽丸は、1886年5月にイギリスのダンバートンにおいて製造された鋼鉄船で登簿噸数が「壹千四拾七噸」と Koyō Maru と噸数がほぼ同じであるためである。江陽丸の船主は「北海道函館區辨天町 濱根岸太郎」とある。<sup>36)</sup> 『海運要覽』によれば、株式會社濱根商店の名が見られ、取締役社長が濱根岸太郎とあるから、この濱根商店であったことは確かであろう。<sup>37)</sup> 『海事要覽』には、次のようにある。

沿革 同社は大正六年十二月資本金壹百萬圓を以て創立せられ、歐洲戰後海運界未曾有の好況に際し、其の經營方針機宜に適して巨利を博し、當時社船六隻重量貳萬壹千餘噸を擁し、主に近海方面に活躍し、就中大連尾道航路は廣島縣廳の命令定期航路として受命してゐた。<sup>38)</sup>

この株式會社濱根商店の所在地は「神戸市神戸區海岸通五 商船ビル」<sup>39)</sup> であった。

Mikado Maru、1,165噸に類似する船名が『日本汽船件名録』に見える「汽船 みかど丸」である。登簿噸數「壹千百九拾九噸壹參」と、噸数が近い、もし Mikado Maru とみかど丸が同一であるならば、この船主は「東京市京橋區北紺屋町 田中長兵衛」である。みかど丸は1881年にイギリスのグラスゴーで製造された鉄船で、速力は8-9海里であった。<sup>40)</sup>

Nanyetsu Maru、826噸であるが、『日本汽船件名録』にみる「汽船 南越丸」と登簿噸數「八百貳拾六噸〇六」と一致する。これから Nanyetsu Maru が南越丸であった可能性は高い。南越丸は1884年にド

34) 畝川鎮夫『海事要覽』、第三編海事興信録、60-61頁。

35) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』613-614頁。

36) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』497-498頁。

37) 畝川鎮夫『海事要覽』、第三編海事興信録、100頁。

38) 畝川鎮夫『海事要覽』、第三編海事興信録、100頁。

39) 同書、100頁。

40) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』649-650頁。

イツのゲストムンデで製造されている。鉄船で速力は9海里であった。船主は「石川県鹿島郡七尾町 樋爪讓太郎」であった。<sup>41)</sup>『海事要覧』には石川県の七尾港を拠点とする会社に樋爪商事株式會社が知られる。所在地は「石川県七尾港府中町」とあり、同社について次のようにある。

沿革 明治三十年の創業に係り、現社長樋爪讓太郎氏の個人經營であつたが、逐年業務擴張に従ひ、大正六年株式組織に変更し、年と共に業績舉り、七尾港出入貨物の八割を各社に於いて取扱ふの盛況を呈して居る。<sup>42)</sup>

樋爪商事株式会社として設立する以前の樋爪讓太郎氏の個人經營の時代に、みかど丸を使って青島との航海をおこなったものと思われる。

Noto Maru、816噸と同船と思われるのが、『日本汽船件名録』に見える「汽船 能登丸」である。登簿噸「八百拾六噸壹貳」であり、1889年にドイツのフレンスブルグで製造された鋼鉄船で、速力は8海里であった。船主は「富山縣高岡市守山町 丸二合資會社」である。<sup>43)</sup>

丸二合資會社について『海運要覧』に「大連市敷島町六 合資會社丸二商會 代表者佐志雅雄」とある合資會社丸二商會と思われる。同社に関して次のようにある。

沿革 明治卅九年創立、大正十三年四月合資組織に改む。

營業狀況 代表者佐志氏を援けて支配人久保衛門氏在り、着實なる經營を爲し日本郵船、近海郵船、朝鮮郵船、大連汽船の各定期航路の貨客専屬取扱店として堅固なる基礎を持ち傍ら日本海上、帝國海上、福德生命の各保險代理店を營み、内容概觀共に充實し當港（大連）に於ける一流の業者である。<sup>44)</sup>

この記述から丸二合資會社は大連を起点とする海運業者であった。

Oyama Maru、1,248噸に類似する船として『日本汽船件名録』に「汽船 大山丸」が見られる。大山丸は登簿噸數「壹千貳百四拾七噸五八」とOyama Maruと考えられる。大山丸は1878年にイギリスのサンダーランドで製造された鉄船で、速力10海里であった。船主は「兵庫縣武庫郡西ノ宮町 八馬兼介」とある。『海運要覧』に「八馬汽船株式會社 兵庫縣西宮市久保町」とある同社の取締役社長は八馬兼介である<sup>45)</sup> ことから、大山丸は八馬汽船の船であったことになる。『海運要覧』の八馬汽船株式會社によれば、次のように見られる。

沿革 八馬家は明治二十六年獨逸汽船メリタ號を買入れ多聞丸と命名して海運業に従事した。之が

41) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』327-328頁。

42) 畝川鎮夫『海事要覧』、第三編海事興信録、296頁。

43) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』371-372頁。

44) 畝川鎮夫『海事要覧』、第三編海事興信録、331頁。

45) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』149-150頁。

同社の濫觴である。爾來續々中古外國船の買入れを爲し、何れも主として多聞丸と名づけ遂に第十八に及び、尚多聞丸の外、久保丸、大山丸、江陽丸、臺灣丸、金澤丸等を所有し、養嗣子永藏氏の代に至つて益々發展を遂げたが、物故後現社長八馬兼介氏相續し、次で大正十四年一月組織を株式に改め資本金を百萬圓となし、以て今日に至つた。<sup>46)</sup>

以上のことから Oyama Maru、1,248噸は、八馬汽船の大山丸であつたと考えられる。

同じく八馬汽船の第六多聞丸と見られるのが、Tamon Maru、2,119噸である。代六多聞丸は、登簿噸數「貳千百拾九噸六五」であり、1883年にイギリスのサンダーランドで製造された鉄船で速力が9海里であつた。<sup>47)</sup>

Taishu Maru、901噸と類似する船名が『日本汽船件名録』に見られる「汽船 大州丸」である。大州丸の登簿噸數「九百壹噸貳壹」であり、同船と見ることができであろう。大州丸は、1883年にイギリスのグラスゴーで製造された鋼鉄船で速力は11海里で、船主は「北海道後志國古宇郡恵内村 澤口庄助」である。<sup>48)</sup> 澤口庄助は北海道でニシン漁に貢献した人物として知られている。<sup>49)</sup> 明治22年（1889）6月に創立した岩内汽船会社の関係者としても知られている。<sup>50)</sup>

Toba Maru、1,556噸に相当するのが『日本汽船件名録』に見える「汽船 鳥羽丸」である。鳥羽丸の登簿噸數「壹千五百五拾六噸」で、同一である。鳥羽丸は1891年にイギリスのウェスト・ハートルプールで製造された鋼鉄船で、速力は9-10海里であつた。船主は「北海道小樽區南濱町五丁目 犬上慶五郎」である。<sup>51)</sup> 犬上慶五郎は小樽市南濱町五丁目の犬上商船株式會社の取締役社長である。『海運要覽』によれば、以下のようにある。

沿革 犬上慶五郎氏は夙に志を海運界に立て小樽南濱町に店舗を設けて回漕業を始めたが、着々功を成して明治四十年には早くも汽船を所有して、船主の列に入つた。爾來同店は時勢の進運に従ひ着々發展し、偶々大正三年歐洲大戰亂の勃發に遭遇するや我海運界が戰亂の進展するに従ひ好轉し、遂に未曾有の好況を呈するに至つたのに乘じ、汽船札幌丸、第三札幌丸、第六札幌丸、立山丸、富美丸等六隻一萬餘噸を所有し、縦横に活躍を續け、遂に千萬長者の列に入るに至つた。而して同氏は戰後海運界の不況に處する爲め、只管諸經費の節約を計り、益々社礎の確立を期し組織を株式會社に改め今日に及んで居る。<sup>52)</sup>

46) 畝川鎮夫『海事要覽』、第三編海事興信録、96頁。

47) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』233-234頁。

48) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』281-281頁。

49) 石田亨平「ニシン漁を支えた土木技術——積丹半島の漁港——」『北海道開發土木研究所月報』No.590、2002年1月、2-6頁。

50) 北海道岩内町 HP、明治22年（1889）参照。

51) 菅谷甚三郎編纂『日本汽船件名録』85-86頁。

52) 畝川鎮夫『海事要覽』、第三編海事興信録、117-118頁。

以上のことから Toba Maru、1,556噸は、北海道小樽の犬上商船の鳥羽丸であったと思われる。

#### ④ノールウェイ船籍船

北欧のノールウェイからの汽船が次のように青島に入港している。1909年一年間にのべ18隻、実質は9隻の船舶が青島に来航している。1910年のはのべ5隻、実質3隻で青島と香港との航運であった。

表8 1909-1910年ノールウェイ船籍の青島出入表

入港日	船名	船長	トン数	来航地	月日	寄港地
19090702	Dafny	Solvesen	883	Schanghai	19090704	Canton
19090504	Eiger	Fingalsen	875	Weihaiwei		
19090504	Eiger	Fingalsen	875	Weihaiwei	19090505	Wladiwostok
19090911	Eiger	Fingalsen	875	Otaru	19090920	Nagasaki
19091029	Eiger	Fingalsen	875	Tschifu	19091030	Wladiwostok
19090717	Helios	Knudsen	860	Sachalin	19090720	Schanghai
19090925	Helios	Knudsen	860	Haitschou	19090925	Haitschou
19090722	Mandal	Erichsen	1,194	Schanghai	19090726	Canton
19081230	Prominent	Christianesen	746	Schanghai	19090101	Hankau
19090917	Spir	Horn	871	Taku	19090921	Taku
19090930	Spir	Horn	871	Taku	19091003	Taku
19091012	Spir	Horn	871	Taku		
19091012	Spir	Horn	871	Taku	19091014	Taku
19090312	Standard	Bull	895	Hongkong	19090314	Tschifu
19090813	Standard	Bull	895	Schanghai	19090814	Haitschou
19090823	Standard	Bull	895	Haitschou	19090724	Tschingkiang
19090218	Tungs	Krogh	1,039	Hongkong	19090212	Tschifu
19091102	Tungs	Halvorsen	1,039	Karatzu		
19091102	Tungs	Halvorsen	1,039	Karatzu	19091104	Hongkong
19090802	Ulo	Pedersen	885	Tschifu	19090802	Haitschou
19090917	Ulo	Pedersen	885	Haitschou	19090918	Haitschou
19100408	Dagny		883	Hongkong	19100410	Tschifu
19100510	Dagny		883	Hongkong	19100512	Tschifu
19100510	Fri		860	Hongkong		
19100510	Fri		860	Hongkong	19100512	Niutschuang
19100424	Tungus		1,039	Hongkong	19100426	Wladiwostok

ノールウェイでは、1840年頃から海運業が飛躍的な発展を遂げると、国運が高まり、1905年にはスウェーデンとの連合から出して、独立したのであった。そして同年11月にはデンマークの王子カールを国王として迎え、ホーコン7世となりノールウェイ国王に即位した。<sup>53)</sup>その後、第1次世界大戦において所有船舶の大半を失ったが、造船業の発展によって船舶数は増加し、1939年には483万噸余の船舶を保有す

53) 角田文衛編『世界各国史Ⅵ 北欧史』山川出版社、1955年10月、117-118 (321) 頁。エイヴィン・ステーネン、イヴァル・リーバク著、岡沢憲美監訳、小森宏美訳『ノルウェーの歴史——氷河期から今日まで』早稲田大学出版部、2005年8月、102-104 (210) 頁。

る世界第四位の海運国となって、捕鯨業とともに海運国として成長していった。<sup>54)</sup>

ノールウェイの海運力を示すデータが知られる。1913年には世界の船舶噸數46,971,929噸に対し、2,457,890噸（5.2%）、日本が1,711,202噸（3.6%）、1920年には世界が57,344,858噸、ノールウェイが3,219,389噸（5.6%）、日本が3,016,671噸（5.2%）、1931年に世界が70,131,040噸に対し、ノールウェイが4,065,505噸（5.8%）、日本が4,267,341噸（6.1%）と、ノールウェイは、イギリス、アメリカ、ドイツなどに次いで、世界の船舶噸數の5%台を保持する海運国であった。<sup>55)</sup>

そのノールウェイの海運力を示す例として、Eiger号875噸、Spir号871噸、Standard号895噸、Ulo号885噸など800噸代の汽船が大成を占め、それらの汽船を使って青島、ウラジオストク、長崎、太沽、天津、上海、香港など中国沿海とウラジオストク、日本とアジア近海の航運事業に参入していたことが知られるのである。

## 2) 青島港来港地

これら青島港に来航した各国船はどの地から青島に来航したかについて述べてみたい。1909年—1910年の2箇年に来航した船舶はのべ975隻にのぼる。その内、2度以上の来航地が判明する地は、957隻になる。約98%を占めている。これらを次に示した。

表9 1909-1910年青島港入港各国船の来航地

地 名	頻度	地 名	頻度	地 名	頻度
上海	372	ニューヨーク	10	漢口	3
天津	172	小樽	8	若松	3
神戸	107	マニラ	6	長崎	2
香港	86	シンガポール	6	寧波	2
門司	41	汕頭	6	フィラデルフィア	2
ウラジオストク	32	横濱	6	サンフランシスコ	2
大連	23	北海道	5	スマトラ	2
威海衛	16	室蘭	5	タコマ	2
太沽	14	牛莊	5	蕪湖	2
海州	14	唐津	3		

図6に見られるように、1909-1910年に青島に来航した船舶の来航地は、上海、天津、神戸、香港、門司、ウラジオストク、大連、威海衛、太沽、海州が上位10位である。この10位が877回、約90%を占めており、重要な地域であったことがわかる。

これに対して、1909-1910年に青島港を出港した船舶の寄港地、目的地が判明するのは788隻で、同一地3箇所以上の船が765隻と97%を占め、最大の寄港地が上海で45%、天津の25%、ウラジオストクの7%、大連6%、營口3%、神戸と海州が2%、威海衛、太沽と続くことから、上海が群を抜いていたことがわかる。

54) 角田文衛編『世界各国史VI 北欧史』229頁。

55) 畝川鎮夫『海事要覧』、第一編海運大観、40頁。

図5 1909-1910年青島港来航船の来港地別比率

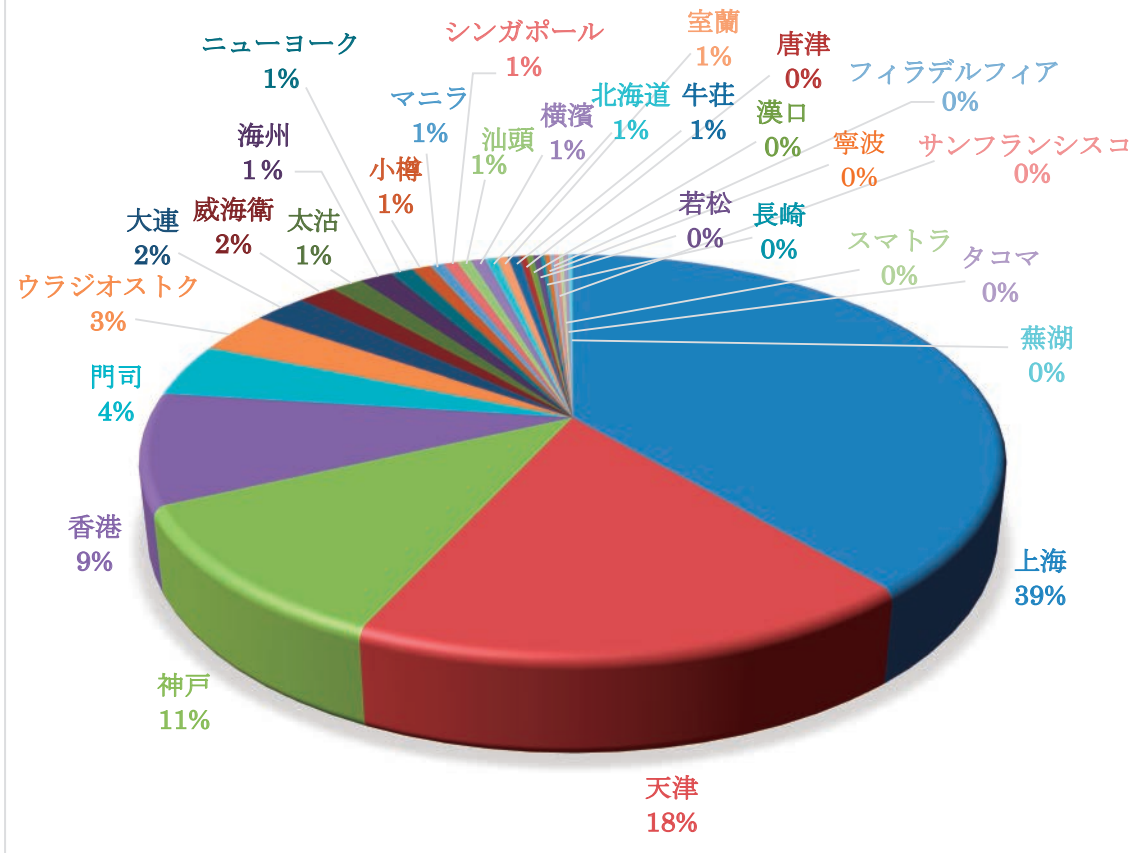
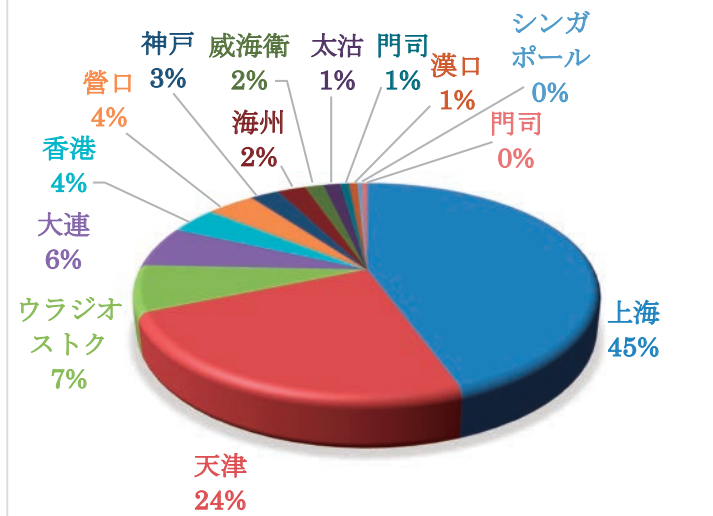


表10 1909-1910年  
青島港出港船の寄港地先

寄港地	隻数
上海	340
天津	185
ウラジオストク	54
大連	47
香港	31
營口	31
神戸	19
海州	18
威海衛	12
太沽	11
門司	6
漢口	5
シンガポール	3
門司	3

図6 1909-1910年青島港出港船舶  
の目的地





ドイツ占拠後の青島における汽船航運（松浦）

表11 1909年ドイツ船籍 Ad. von Tripitz 号の上海入港出港一覧

No.	刊行日	出入日	船名	噸数	船長	船籍	来航地	目的地	積荷	荷受人
2160	19090102	19081230	Ad Tripits	1199	Treumann	Ger	Dairen		General	N Yusen Kaisha
2160	19090102	19081225	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger		Dairen	General	N Yusen Kaisha
2160	19090102	19081230	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger	Dairen		General	N Yusen Kaisha
2161	19090109	19090101	Ad.von Tripitz	1199	Treumann	Ger		Dairen	General	N Yusen Kaisha
2162	19090116	19090107	A.v.Tripits	1199	Treumann	Ger	Kiaochou			H.America Line
2162	19090116	19090113	Ad.VonTirpitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2163	19090123	19090118	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	Melchers \$ Co.
2164	19090130	19090122	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2165	19090206	19090128	A.v Tripits	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2165	19090206	19090130	Ad Tripits	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2166	19090213	19090204	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2166	19090213	19090207	Ad.VonTirpitz	1199	Treumann	Ger		K'ou, C'foo, Tn	General	H.America Line
2167	19090220	19090211	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2167	19090220	19090213	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		K'uC'foo C'tao	General	H.America Line
2168	19090227	19090218	Ad.Tirpitz	1087	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2168	19090227	19090221	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		K'ou, C'foo, &c	General	H.America Line
2169	19090306	19090225	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2169	19090306	19090227	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2170	19090313	19090304	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2170	19090313	19090307	Ad.Tirpitz	1037	Treumann	Ger		K'u,C'foo,T'sin	General	Melchers \$ Co.
2172	19090327	19090320	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger	T'tainm Tsingtao		General	H.America Line
2172	19090327	19090321	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		K'ou,C'foo, Tn	General	H.America Line
2174	19090410	19090402	Ad.Tirpitz	1037	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2176	19090424	19090418	Ad.Tirpitz	1037	Treumann	Ger		K'u,C'foo,T'sin	General	Melchers \$ Co.
2178	19090508	19090429	Ad.Tirpitz	1037	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2178	19090508	19090501	A.v.Tripits	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	B & Swire
2179	19090515	19090510	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2179	19090515	19090512	Ad.Tirpitz	1037	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2180	19090522	19090516	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger	Tientsin		General	H.America Line
2181	19090529	19090520	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2183	19090612	19090607	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger	Tsingtao		General	H.America Line
2184	19090619	19090610	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2185	19090626	19090621	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2186	19090703	19090624	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2186	19090703	19090628	Advon Tripitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2186	19090703	19090630	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2187	19090710	19090705	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2187	19090710	19090707	Advon Tripitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2188	19090717	19090712	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2188	19090717	19090714	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2189	19090724	19090719	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2189	19090724	19090721	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2190	19090731	19090726	A.v.Trivitz	1199	Treumann	Ger			General	H.America Line
2190	19090731	19090728	Ad.vonTripitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2191	19090807	19090802	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2191	19090807	19090804	Ad.vonTripitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2192	19090814	19090808	A.v.Tripits	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2193	19090821	19090813	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2194	19090828	19090822	Ad.Tirpitz	1087	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line

2195	19090904	19090901	Ad.Tirpitz	1087	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2196	19090911	19090906	A.v.Trivitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2196	19090911	19090908	Ad.Tirpitz	1087	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2197	19090918	19090913	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Tsingtao		General	H.America Line
2197	19090918	19090915	Ad.Tirpitz	1087	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2198	19090925	19090920	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2199	19091002	19090922	A.v.Trivitz	1199	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2199	19091002	19090927	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2200	19091009	19090930	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2200	19091009	19091004	Ad.Tirpitz	1087	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2200	19091009	19091006	A.v.Trivitz	1199	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2201	19091016	19091011	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2202	19091023	19091014	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2202	19091023	19091018	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2202	19091023	19091020	Ad.Tirpitz	1199	Treumann	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2203	19091030	19091025	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2204	19091106	19091028	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2204	19091106	19091101	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2204	19091106	19091103	Ad.Tirpitz	1087	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2205	19091113	19091108	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2206	19091120	19091111	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2206	19091120	19091115	Ad.Tirpitz	1087	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2207	19091127	19091118	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2207	19091127	19091122	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2208	19091204	19091125	Ad.Tirpitz	1037	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2208	19091204	19091119	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2209	19091211	19091202	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2209	19091211	19091206	Ad.vonTripitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2209	19091211	19091208	Ad.vonTripitz	1037	Artelt	Ger		Kiaochou	General	H.America Line
2210	19091218	19091215	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger	Kiaochou		General	H.America Line
2212	19091231	19091227	Ad.Tirpitz	1199	Artelt	Ger		K.,C'foo,Dairen	General	H.America Line

註：本表は、“*The North-China Herald and Supreme Court & Consular Gazette.*” (NCH) 1909年1年分によった。No. はNCHの号数である。

以上のように青島と最も関係の深い地が上海であり、全体の入港船の39%、出港船の45%を示し、他の地を圧倒して、青島と上海の通交関係の重要性を反映していると言える。それに次ぐのが入港船の18%、出港船24%を示している清朝中国の首都北京に近い海港天津である。さらに天津の外港たる太沽を含めるとその割合はさらに入港船が19.4%、出港船が25.6%と上昇する。中国大陸では香港、そして渤海沿海の太沽、威海衛と大連と上述の海州が密接な関係の地域と言えるであろう。

中国大陸以外では、神戸からの入港船の11%、門司からの同4%、さらに小樽、横濱、北海道、室蘭、唐津、若松、長崎と続き、これらを合わせた日本としてまとめると約20%近い比率を示しており、日本との通交関係は重要ではあるが、神戸を中心とはするが日本の諸地域との関係があったことも示している。

日本以外では、際立っているのがウラジオストクである。ウラジオストクは、ロシア東部、沿海州南端部に位置して日本海に臨む商港でもあり漁港でもあり軍港であった。ウラジオストクについて北日本

汽船株式会社の『昭和十二年版 北日本 定期航路案内』<sup>56)</sup>の記事を参考にしたい。

浦潮港 ウラヂオオストックは西伯利亞、沿海州の最南端にある天恵の好錨地で、ロシアの極東に於ける最重油の商港兼軍港であります。一八六〇年北京條約により支那より獲得し以來、政治、經濟、軍事の中心として種々の施試が施され繁榮を極めました、ロシア帝國の瓦解と共に兵火の巷と化し、一時衰頹を餘儀なくされました。最近勞農ロシア政府の整備と共に殆ど復舊し對外貿易も見るべきものあり「輸入品」茶、食鹽、石炭、果實、蔬菜、米、家畜、鐵製品、「輸出品」大豆、豆粕、雜穀、木材等は著名であります。人口十萬を有し、我が帝國總領事館もあり、又弊社の日滿歐亞連絡航路「敦賀——北鮮浦潮線」の終點で歐亞連絡は此處にてウスリー鐵道を介し、西伯利亞鐵道及濱綏線（舊北鐵）に連絡します。<sup>57)</sup>

浦潮すなわちウラヂオオストクは、1937年頃においても大豆、豆粕、雜穀、木材等の搬出港として知られていた。おそらく青島からウラヂオオストクへ来航した船舶は、山東産の食鹽や果實、蔬菜、家畜などをもたらしたものと思われる。食鹽はドイツ占領下の膠州灣岸で生産されたが、中国政府の鹽政の支配が及ばないため、海外に輸出されていた。1909年には24,000擔、1910年に77,000擔となり、1911年10月から1912年9月には263,200擔に上昇していた。<sup>58)</sup> この山東鹽について1940年の報告に次のようにある。

普通山東鹽と謂はれるのは青島、金口、石島、威寧、萊州、王官、永利の七鹽場より生産せられる鹽の總稱であつて、之等各鹽場は山東半島東岸（面黃海）及北岸（面渤海）に至る山東省全沿岸に跨り、近時我が國と密接な關係にあつた鹽場は青島、石島、威寧の三鹽場である。即ち青島鹽は最も著名なもので日獨戰後、日本人鹽田經營者も現はれその産鹽量も逐年増加し前途を期待されて居たが、大正十一年山東還附後は一時衰退の途を辿つたと云へ還附條約に依り日本及朝鮮向一ヶ年最低一億斤最高三億五千萬斤の各種鹽の輸送を約定され毎年一億斤前後の輸出が行はれて居たのを見ても明らかである。<sup>59)</sup>

青島鹽は青島を中心とする山東半島東部沿海において生産されたものが、海外に輸出されていたのであった。

#### 4 小結

1910-1910年の2ヶ年の青島で刊行された週刊のドイツの官報、*Amtsblatt für das Deutsche Kiautichou*

56) 北日本汽船株式會社編『昭和十二年版 北日本 定期航路案内』北日本汽船株式會社、1937年5月、346頁。

57) 北日本汽船株式會社編『昭和十二年版 北日本 定期航路案内』291頁。

58) 東亞同文會調查部編『山東及膠州灣』博文館、1914年12月發行、1915年1月再版、495-496（586）頁。

59) 大塚俊夫「山東鹽に就て」、『華北航業』第一号、華北航業總公會（青島館陶路二二號）、1940年10月、28（27-47）頁。

=*Gebiet* (膠州地方のドイツ語官報) 中国名が『青島官報』に掲載された青島港に入港、出港した船舶の状況から、この時期の青島港の中国沿海各地や東アジア海域の諸国との連携の実態を垣間見ることが出来る。

青島港に出入した船舶で最大を示したのが膠州湾湾岸一帯を占拠したドイツ船ではなく、19世紀後半から東アジア海域で特に上海を中心に活動したイギリス籍の船舶であった。イギリス船は、上海と新開発地である青島との関係を新規に開拓した航運事業に参入していた実績が、この『青島官報』の記録に如実に記録されていたのである。

このことは、イギリス籍を初めとしてドイツ籍の船舶も青島へ上海から、また青島から上海へと航運が展開された。ついで、首都北京の外港たる天津、太沽が重要な貿易地として位置していた。そして遼東地域の營口や大連が貿易港として看過できない地位にあった。

さらに日本の神戸を初めとする西日本の門司、長崎などからも青島港に日本船が多数寄港していた。これらの日本船の船主のほとんどが、日本郵船会社、大阪商船会社などの大型汽船会社である社船ではなく、北海道や西日本の各地の中小汽船会社のいわゆる社外船によって青島と日本との関係が聯繫されていたと言える。

〔附記〕

本稿で使用したドイツの官報 *Amtsblatt für das Deutsche Kiautichou=Gebiet* は関西大学アジア文化研究センターの所蔵本を使用した。記して謝意を表する次第である。