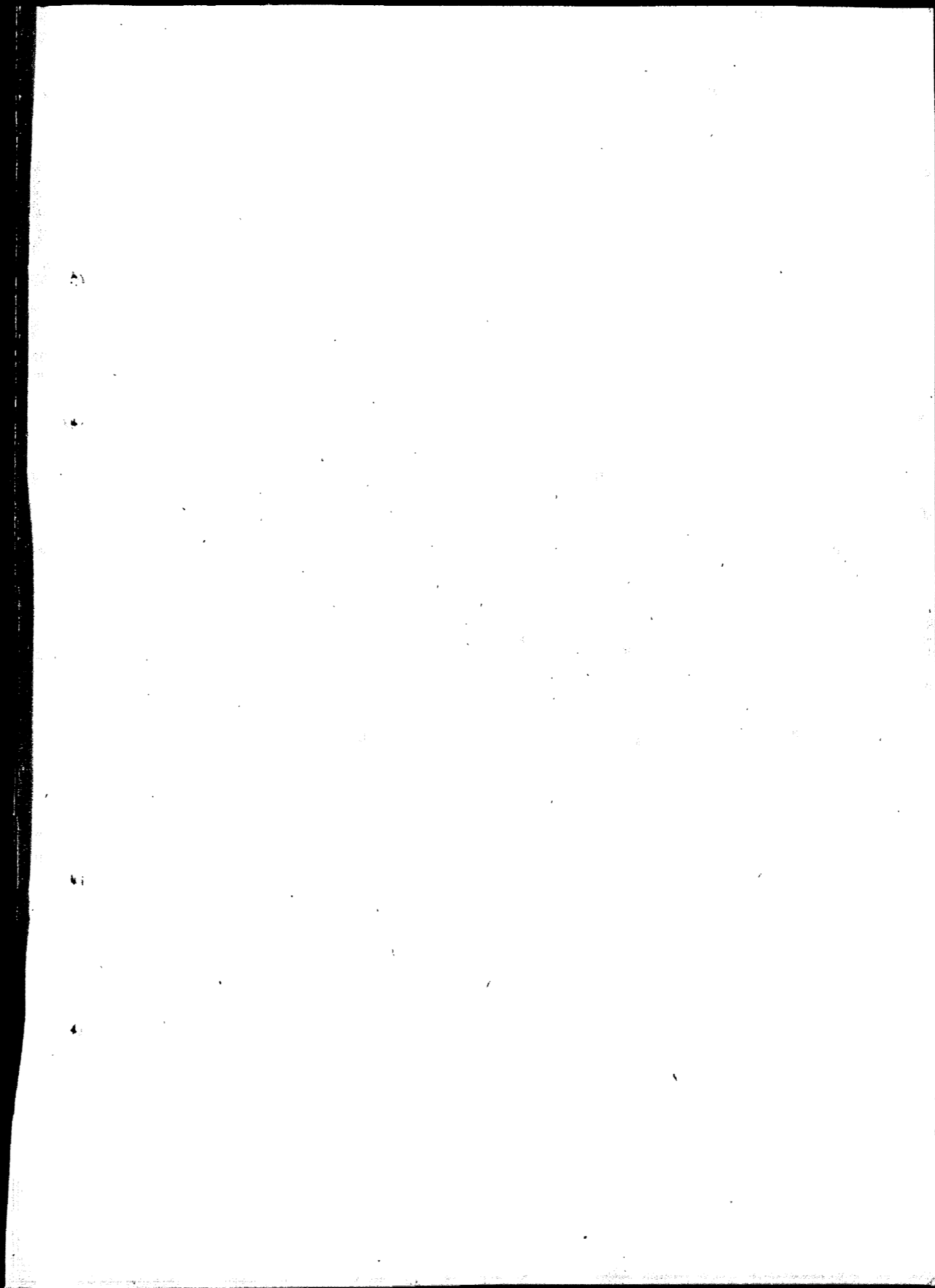




| | |
|--------|-------|
| 国立公文書館 | |
| 分類 | |
| | ③ ④ |
| 配架番号 | 3 A |
| | 15 |
| | 59-16 |



Doc. No. 713-194-56

昭和二十三年十二月

樺太石炭積取に付て

642930

船舶運營會小樽支部
業務課

裏面白紙

目次

| | |
|---------------|-----------------|
| 一 前がき | 六 不崩港入出港手續、避難 |
| 二 昭和廿二三年度積取実績 | 七 無線連絡 |
| 三 配船 | 八 積地 |
| 四 小樽に於ける航準備 | A、本斗（ネベレスク） |
| イ、灰水食糧補給 | B、北内幌（ゴロノザボドスク） |
| ロ、防寒器具 | O、北小澤（テリノフスク） |
| ハ、ソ姆國旗 | D、塔路（シヤフチエルスク） |
| ニ、通語通譯 | E、土威（マカリエフカ） |
| ホ、ソ姆提出書類 | 九 積高協定 |
| ヘ、積口保設用材 | 一〇 小樽船港検査 |
| ト、接待用品 | 一一 其他附記 |
| ニ、外装、手仕舞 | |

以上

一前がき

終戦後の樺太石炭コーライト積取はスカジャツブとソ聯政府間の契約に基いて昭和廿二年六月廿日日本斗入港相洲丸の配船によつて始められコーライトマ四〇〇〇噸積取揚地室蘭に直行せり。本船よりの報告に依れば貯炭不充分との事にて一時中断其の整備を待つて全年九月廿八日本斗入港帝海丸にて再開、全年十一月十四日本斗出帆正木丸を最後に當年の積取は終了したが當時の本斗荷役は未だ軌道に乗らず各船の受けた戦國としての束縛や緊船、荷役に諱するソ聯が一方的の種々の要求、從而シーズン末期に於ける海難は甚大であり十一月の荒天期に各船が相次いで損傷歸港する現況にて漸く配船を打切つた。一方石炭積取船は九月廿日土威入港鶴岡丸が積地に於て廿日間を要して石炭九、一三三噸を積取引續き十月七日土威入港戸畑丸が積地廿四日間を要して石炭八、六九六噸を積取小樽に寄港（揚地室蘭）した。二隻の配船のみで全年の樺太配船を終了した。

翌廿三年五月に至り正木丸四日小樽出帆を始めとして本斗、北小樽、塔路、土威のコーライト石炭積取は一齊に開始され七月北内崎積を加へて五港積となり總數七三隻の各船が荒蕪と至難な荷役とを克復して十一月十四日小樽出帆陽興丸（北小樽積）を最後に本手の幕は漸く閉ぢた其の間各船の寄せられた種々の状況細密に記載された報告書は誠に貴重なるもので是れに基いて今年迄の実績の報告を兼ね兩航路に就航する各船の参考の一助として該書を作製する。

一前がき

終戦後の樺太石炭コークライト積取はスカジャツプとソ聯政府間の契約に基いて昭和廿二年六月廿日日本斗入港相洲丸の配船によつて始められコークライト一四〇〇噸積取場地室蘭に直行せり。本船よりの報告に依れば貯炭不充分との事にて一時中断其の整備を待つて全年九月廿八日本斗入港帝海丸にて再開、全年十一月十四日本斗出帆正木丸を最後に當年の積取は終了したが當時の本斗荷役は未だ軌道に乗らず各船の受けた負戦國としての束縛や緊船、荷役に關するソ聯が一方的の種々の要求、從而シーズン末期に於ける海難は甚大であり十一月の荒天期に各船が相次いで損傷歸港する現況にて漸く配船を打切つた。一方石炭積取船は九月廿日土威入港鶴岡丸が積地に於て廿日間を要して石炭八、六九六噸を積取小樽に寄續き十月七日土威入港戸畑丸が積地廿四日間を要して石炭八、六九六噸を積取小樽に寄港（揚地室蘭）した。二隻の配船のみで全年の樺太配船を終了した。

翌廿三年五月に至り正木丸四日小樽出帆を始めとして本斗、北小澤、塔路、土威のコーライト石炭積取は一齊に開始され七月北内岬積を加へて五港積となり總數七三隻の各船が荒荒と至難な荷役とを克復して十一月十四日小樽出帆陽興丸（北小澤積）を最後に本手の幕は漸く閉ぢた其の間各船の寄せられた種々の状況細密に記載された報告書は誠に貴重なるもので是れに基いて今年迄の實績の報告を兼ね兩夜富航路に就航する各船の参考の一助として該書を作製する。

昭和廿二年慶禪太航船實績

| 船名 | 本斗入港 | 本斗出港 | 積地三於ク | 積 | 高湯地 | 記 |
|-------|-------|-------|-------|--------|-----|---|
| 相洲丸 | 六月二〇日 | 六月二三日 | 約三〇一 | 四〇〇 | 室蘭 | |
| 帶澤丸 | 九月二八日 | 十月一日 | 三〇一 | 五三〇 | 名古屋 | |
| 正木丸 | 十月三日 | 七月 | 五〇一 | 五〇〇 | | |
| 第七万榮丸 | 六月 | 二二日 | 六〇一 | 五〇〇 | | |
| 獅代丸 | 九月 | 一六日 | 七〇一 | 六〇〇 | | |
| 糸崎丸 | 一四日 | 一九日 | 五〇一 | 五〇〇 | | |
| 千山丸 | 一八日 | 二三日 | 五〇一 | 五〇〇 | | |
| 第三神樂丸 | 二二日 | 二四日 | 三〇一 | 一〇〇 | | |
| 帝海丸 | 二六日 | 三〇日 | 四〇一 | 三六〇 | | |
| 泰北丸 | 十一月一日 | 十一月四日 | 三〇一 | 八五〇 | | |
| 多聞山丸 | 四日 | 七日 | 三〇一 | 一二〇 | | |
| 正木丸 | 八日 | 一四日 | 六〇一 | 三五〇 | | |
| 合計 | | | | 一六、三二〇 | | |

土威積

| 船名 | 土威入港 | 土威出港 | 積地三於ク | 積 | 高湯地 | 記 |
|-----|-------|-------|-------|--------|-----|---|
| 鶴岡丸 | 九月二〇日 | 十月一〇日 | 約二〇日 | 九三三 | 室蘭 | |
| 戸畑丸 | 十月七日 | 十月三一日 | 二四日 | 八六九 | | |
| 合計 | | | | 一七、八二九 | | |

昭和廿三年慶禪太航船實績

| 船名 | 長小樽出帆 | 小樽歸港 | 積地三於ク | 積 | 高湯地 | 記 |
|-------|-------|------|-------|----|-----|-------------------------------|
| 正木丸 | 五月 | 四月 | 五月 | 六日 | 六七〇 | 伏木 時化ノ爲メ打切 |
| 第七万榮丸 | 酒井徳次郎 | 二二日 | 二〇日 | | | |
| 糸崎丸 | 倉橋季雄 | 二二日 | 二九日 | 一六 | 五〇〇 | 名古屋 エンジン故障ノ爲メ積内 手假修理引返シ |
| 第七万榮丸 | 酒井徳次郎 | 二六日 | 六月 | 一日 | 三〇 | 伏木 |
| 正木丸 | 關戸竹市 | 三〇日 | 五月 | 二日 | 三〇 | 名古屋 |
| 千山丸 | 高野清三郎 | 六月 | 五月 | 五日 | 一六 | 四一五 |

本斗積

| | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|------|-----|---|
| 相洲丸 | 杉浦吉松 | 十月二日 | 十月九日 | 三・九 | 二五〇 | 馬島難乾進 |
| 帝海丸 | 正雄 | 五日 | 一二日 | 三・三 | 三四七 | 往航乾進丸救助引續キ本 |
| 第7万榮丸 | 酒井徳次郎 | 六日 | 一七日 | 四・二 | 一九二 | 往航乾進丸救助 |
| 第8万盛丸 | 海野善積 | 一五日 | 一九日 | 一 | 一 | 貯炭ナク打切 時化吃水不詳湯高協定 入港接岸時ウインラス故障 不積引返シ |
| 戸上山丸 | 石坂喜一 | 一九日 | 二七日 | 二・二 | 九二〇 | 伏木 |
| 正本丸 | 吉吉善六 | 二四日 | 十二月二日 | 四・五 | 二六五 | 〃 |
| 相洲丸 | 杉浦善松 | 三一日 | 六日 | 二・一七 | 一六〇 | 〃 |
| 宗像丸 | 荒尾茂次 | 十一月一日 | 七日 | 三・一八 | 一七〇 | 半荷ニテ北内幌 |

合計 西八隻 内譯 積取船四六隻 不積船二隻 積高五八、五三〇

北内幌積

| | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|--------|--------|---------|
| 船名 | 船長 | 小樽出帆 | 小樽歸港 | 積高 | 揚揚 | 備考 |
| 第7万榮丸 | 酒井徳次郎 | 六月二九日 | 六月三〇日 | 一 | 一 | 〃 |
| 第8万盛丸 | 海野善積 | 七月二八日 | 八月七日 | 六日三・五〇 | 伏木 | 命ニ依リ引返シ |
| 戸上山丸 | 石坂喜一 | 八月六日 | 一二日 | 三・一 | 八九二 | 斗ヨリ引返シ |
| 正本丸 | 吉吉善六 | 八月五日 | 一八日 | 二・一 | 三九、九〇〇 | 命ニ依リ土 |
| 相洲丸 | 杉浦善松 | 八月三日 | 一 | 一 | 一 | 〃 |
| 宗像丸 | 荒尾茂次 | 九月七日 | 九月一日 | 一 | 一 | 〃 |
| 永藤丸 | 山本兵助 | 十月四日 | 十月七日 | 二・三 | 五四、〇二〇 | 名古屋 |
| 宗像丸 | 荒尾茂次 | 十月十九日 | 〃 | 六・九 | 四二〇 | 伏木 |

合計 八隻 内譯 積取船五隻 不積船三隻 積高 一六、七三二

向クタルモ先航
斗ニモ先航
向クタルモ先航
斗ニモ先航
向クタルモ先航
斗ニモ先航

北小澤積

| 船名 | 船長 | 小樽出港 | 小樽歸港 | 積地 | 積高 | 揚地 | 記事 |
|-------|--------|-------|-------|------|------|----|--------------|
| 永祿丸 | 嘉一郎 | 五月一四日 | 五月二八日 | 九〇〇〇 | 九〇〇〇 | 大阪 | |
| 彌彦丸 | 井原長右衛門 | 六月五日 | 六月一六日 | 七〇〇〇 | 六九〇〇 | 大阪 | |
| 天慶丸 | 藤井良造 | 一六日 | 三〇日 | 一〇〇〇 | 六九〇〇 | 川崎 | |
| 和陽丸 | 望屋守 | 二七日 | 七月一〇日 | 一〇〇〇 | 九二〇〇 | 川崎 | |
| 鶴2大海丸 | 安田康二 | 七月七日 | 一九日 | 八〇〇〇 | 九〇〇〇 | 大阪 | |
| 鶴1大節丸 | 井本信輔 | 一七日 | 八月二日 | 二二〇〇 | 三九〇〇 | 大阪 | |
| 山園丸 | 若林秋雄 | 一九日 | 一六日 | 二一〇〇 | 八二四〇 | 川崎 | ソ聯命ニ依リ塔路ヨリ廻航 |
| 山村丸 | 柴山武夫 | 二七日 | 二八日 | 二七〇〇 | 九二七二 | 川崎 | |
| 延慶丸 | 藤井良造 | 九月八日 | 十月八日 | 二六〇〇 | 五二〇〇 | 大阪 | 食料切レ打切り |
| 陽興丸 | 林田誠三 | 十月一三日 | 十月四日 | 二八〇〇 | 四〇〇〇 | 大阪 | 時化ノ爲錯落失打切り |

合計 一〇隻 全船積取 積高 八〇、八一六鈔

塔勝積

| 船名 | 船長 | 小樽出港 | 小樽歸港 | 積地 | 積高 | 揚地 | 記事 |
|-----|------|-------|-------|------|------|----|----|
| 三島丸 | 藤田誠三 | 五月二七日 | 六月一〇日 | 九二〇〇 | 九二〇〇 | 川崎 | |
| 三島丸 | 藤田誠三 | 六月九日 | 二七日 | 一四九〇 | 九二〇〇 | 川崎 | |
| 三島丸 | 藤田誠三 | 二三日 | 七月一八日 | 二二〇〇 | 九〇〇〇 | 川崎 | |

合計 三隻 全船積取 積高二七、四〇〇鈔

土蔵積

| 船名 | 船長 | 小樽出港 | 小樽歸港 | 積地 | 積高 | 揚地 | 記事 |
|-----|-------|-------|--------|------|------|----|----|
| 乾國丸 | 藤田重雄 | 六月九日 | 七月一日 | 一六〇〇 | 九〇〇〇 | 關 | |
| 神祐丸 | 西澤安市 | 六月二七日 | 七月一七日 | 二二〇〇 | 八六五二 | 關 | |
| 鶴岡丸 | 野間口成美 | 七月六日 | 七月三十一日 | 一五〇〇 | 九二〇〇 | 關 | |
| 大村丸 | 廣瀬信次郎 | 七月二〇日 | 八月一〇日 | 一五〇〇 | 四五七〇 | 關 | |
| 山村丸 | 柴山武夫 | 九月二八日 | 十月二九日 | 一七〇〇 | 二五〇〇 | 關 | |

合計 五隻 全船積取 積高三三、九二二鈔

ソ聯命ニ依リ打切り
北小澤ニ依リ打切り
先船有食料切レ
不積打切り

コライイト總積取高（本斗北内幌）

| | |
|-----|---------|
| 積取船 | 五〇隻 |
| 不積船 | 四隻 |
| 遭難船 | 一隻 |
| 積高 | 七五、二六二噸 |

石炭總積取高（北小澤塔路士威）

| | |
|------|------------|
| 全船積取 | 積高一四二、一三八噸 |
|------|------------|

三 配 船

當航路はスカジャツプとソ聯政府との契約に依つてスカジャツプより當會に配船の下命有り虞つて決定せられた船名と日取はスカジャツプよりソ聯政府に通達されて居る關係上誠に決定時なものであつて絶對的な理由無しには毫も當會の自由には是れを變更する事は出来ない。船名日取に不得已變更を要する時は速且詳細に其の理由を本部に通報し本部よりスカジャツプに申出て其の許可を得なければならぬ。

四 小 樽 に 於 ける 就 航 準 備

イ、往航小樽を基地とし積地を経て小樽歸港迄の炭水、食糧、其他を準備すべく（土威積に限り揚地室蘭直行を原則とするも其の時の状況により不得已得小樽に寄港する事

は差支無い）

前述昭和廿二、三年度各船のレコードに依つて大体本船の所要日数を目算し其れに充分の余裕を見て炭水、食糧を補給する。本斗は給水可能であり（昭和廿三年度には二隻給水した例ある）各積地共炭灰、食糧は愈々窮迫した時には補給すると現地ソ聯官憲から言はれてゐるが（補灰其の前例はない）此の件は最後の項で詳細説明してある通り一應補給しない事を立前として就航され度い。

ロ、十月以降五月一杯位迄は現地は夜間相當に低温であるから本船の請求あれば若干の防寒具を當會から貸與する

ハ、ソ聯領海内に入つたら前檣にソ聯國旗を掲揚する事になつてゐるから該國旗一流賃與支給受くる事

ニ、小樽に於て露語通譯一名配乗する、當通譯は士官待遇として復航小樽に於て下船次第に待機する事となつてゐる

ホ、積地入港時ソ聯に提出すべき書類は

- 1、航行許可書
 - スカジャツプサインのものを本部から郵送して来るが出帆に間に合はぬ時はスカジャツプよりソ聯に直接通報してあるから持参しなくても良い、現地で其の旨を申出る事
 - 船舶運營會小樽支隊長サインのものと出帆手仕舞の際交付する
- 2、出港指圖書

- 3、鼠族驅除證明書 硫黄、瓦斯を問はず六ヶ月期限のものを必要とする
 - 4、予防接種證明書 發疹チブス、コレラ、種痘、三淨を各々有効期限内に於て接種の事（小樽検査所で接種）
乗組員名簿一通添付下附願を以つて小樽検査所より下附を受ける 發行に際しては船内検査あり
 - 5、健全證明書 外國貿易船として資格變更の上税關より交付
 - 6、資格證書 出港届提出の上税關より交付
 - 7、出港免狀 以上(4)から(6)迄は日本語若しくは英語の書類
 - 8、國籍證書 露語書類
 - 9、乘組員名簿 五通 本船出帆時の正確な乗組員名簿を露語に翻譯し六通作成全通小樽海運局の認證を得る事（一通は海運局控）
 - 2、機待録リスト 二通
 - 3、甲機房リスト 二通
 - 4、食糧灰水リスト 二通
 - 5、藥品リスト 二通
- 以上
- 右の外船員手帳には必ず寫眞を添付して海運局の割印を取る事此れは絶体必要であるから余程注意して整備の事

へ、積地の内北小澤、塔路はグローブバケツト何役で此のバケツトは自重約一噸、石炭一噸を食んで約二噸の重量で船口上に荷役されるがソ聯ウインチマンの未熟を爲めハツチボードビームの損傷は甚大を爲丸太を船口上に組合せて是れを防ぐべく當會に用意してあるから四口分二〇本貸與支給する一船二〇本宛四船分有

ト、ソ聯官憲に對する接待品として一船一航海単位總噸數三、〇〇〇噸以上七、〇〇〇圓、以下五、〇〇〇圓相當品を現物支給する

外變手仕舞

當航路は外航資格にて就航する。外變は税關吏數名來船乗組員名簿一通、甲機房部リストアリスト各一通乗組員携帶品目錄一通、圖書目錄一通、煙草リスト一通、資格變更願一通、を提出船内検査の上現在所有の内航資格證書と交換に外航資格證書の交付を受け外國貿易船となる

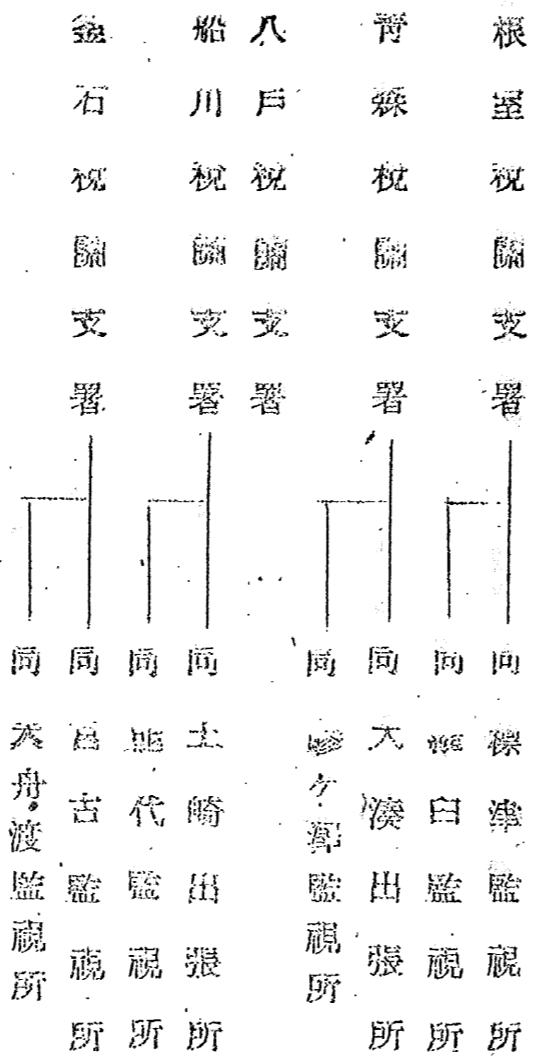
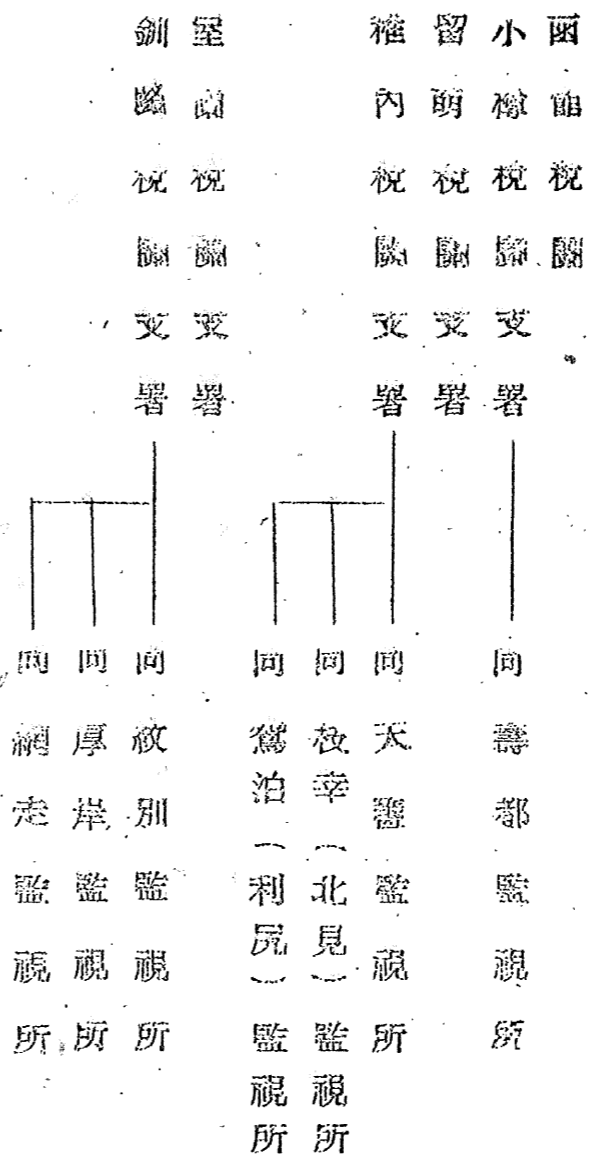
諸準備完了の上應々受命の通り出帆手仕舞となるが此の際必ずソ聯提出書類中當地にて用意すべきもの其の他必要品目の完備を確めて載きたい

出帆に際し税關免狀に依つて船用金並に乗組員携帶金（報告書二通を提出）を施封するが此れは昭和廿年大藏省令第八八號に依り外國爲替管理法に基いて行ふもので船内の金保有金を税關封印に依つて船長室金庫若しくは此れに代るべき所に施封し樺太より日本に歸港した最初の港に於て検査終了直後税關吏或は警察官立會の下に解封する

六 不開港入出港の手續、避難

青格外航船が航海中時化其の他に不開港に寄港する時は寄港する港の警察署或は最寄の税關支監視署並に其の管轄税關支署に寄港の目的、入出港時間、仕出地、仕向地、船長名乗組員數、積荷の品名、數量、積揚地を入港前に無線で打電するか入港直ちに前記關係署に届出なければならぬ 尚北海道、東北一部の税關署所在地を左記の通り參考迄附記する

北海道、東北一部税關所在地



ソ聯領海内に於て航海途次又は積荷中時化沖出の際ソ聯領避難は昭和廿二年及廿三年當初は不能であつたが遂次各船々長が現地に於ける積極的交渉と當會本議を経てスカジャツプからソ聯政府への申入れに依つて随時所々に避難する事を許可された。其の際如何に許可を取るか無線連絡をするかに關しソ聯からは何の指示も無いから特に慮置する事はないが今後現地に於て特に指示あつたならば其れに従つて置き度い

七 無線連絡

無線通信については戦前と異り仕向地關係先電信名宛、經由海岸局名すら指示されず況んや通報内容等も本會側からは何の指圖もないので船長並に通信士は尠からぬ苦勞をす

る實情であるが土蔵、北小澤、塔路、本斗等各地に航した各船通信士から其の實情を体験に基く報告が多數齎らされたので之等を綜合して見て大体樺太西岸に於ける通信要領を據わることが出来た國際電気通信條約加盟國に列しない現在の本邦船舶無線電信として對外交信につき引揚船の如く正規の許容を與へられてゐないのた此の行爲が許されるか否かは別の問題として實際には必要に迫られて各船共實施して來た譯であるが明年も亦事情に變化ない限り今年度の經驗に基き概ね全一の要領で實施して差支ないものと考へられる

向方面航船の孰れもが知悉してゐなければならぬことの第一はソ聯港入港後は原則として無線電信は封鎖されるということである領海内での無線電信を抑制する事柄は多々あるけれ共ソ聯に於ては平戦時のいづれを問はず必ず外國船の無電は封印する 但し其の方法は無線室出入口を封印して全然碇泊中之に觸れさせぬところと送信機の一部を封印して實際上發振が出来ない様にするだけで受信機は自由に使用させる所とがある事が判明した

此の問題は氣象の急變し易い沿海州地區で氣象放送受信の可否を決定するものであるから各船共充分對策を講じて、出て向く必要を痛感する

艦によつては武藏、ロケット、寫眞機の類を無線室に格納封印する所もある由であるから假りに受信機だけは使用を許された場合、之等の品を封印する場所も事前に考慮しておく必要がある

次に小樽出港後の通信概況につき諸報告に基き順次記載すれば

一眞岡乃至北小樽附近迄小樽無線（J J E）は感度四一五位で某船は土蔵沖合迄中波で混

信の聞隙を擱んで比較的容易に交信出來たと報告して居る、反對に利尻附近から以北では全く連絡がとれないと報告した通信士もあるが努力の程度にも困り技術にも依るが何分にもソ聯通信の輻輳地域であるから混信の爲と思はれ極力混信の間隙を見て行へば不可能ではないと断定し得る

水祿丸の報告に依れば函館（J H K）及落石（J O O）も北小樽附近で感度三四位と言つてゐる。受信機の性能にも依るが少くも夜間は土蔵附近に至つても感度三位はあると見るのが常識であらう

短波については各船共對銚子通信は極めて良好であるとの報告に一致して居る

氣象放送はJ G F 晝夜間共土蔵迄容易に受信され特に短波が良いといふことである

報時は晝間は九MOがQ R K二一三、夜間は四MOがQ R K四一五と報告されてゐる

尙短波受信機が使用出來れば差支ないが封印されて使用出來ない場合は方探を有する船では方探受信機で長崎無線の氣象放送が共に受信出來る由であるから記憶しておくべきであらう

中波の札幌放送局（J O I K）は眞岡以北でも夜間はよく聽える由であり北小樽附近では晝間中波放送は全然聽えないが夜間東京の一六MOは良好に聽えるとの事である、方探では充分聽えると言はれてゐるが氣象はともかくラジオを方探で聽くことは避けたいものである

中に角向方面はソ聯陸上局並に船舶局の交信輻輳する上にソ聯一流の執拗な通信に悩まされるが無線の閑隙を要領よく捉へること、屢々ソ聯船がQSPを申出る由であるから通信緩和の意味からアツサリと依頼するのも一法と思はれる(但し再送振を能ふれば監視すること)

次に電報發信要領

〔現狀に於ては發電はM S QでなくS V Qの形式をとる但し額表事項以下通常外國無線電報の通り〕

〔使用時間はモスクワ時でもよく樺太時間(東經一五〇度標準時)でもよく日本時でもよいと報告は傳へてゐる〕

夏季本邦で夏時間使用中は恰も一五〇度標準時と一致するけれど一律にQ M Tを用ひては如何と愚料する

〔例へば *Driving 0530 quit . . . の如くに*〕

〔名宛は *Harbor Master . . . (地名)にてよろし*〕

〔本文は英語又は露語と言はれるが實際上本邦通信士は露語のモールスコードは驅使出來ないから英語を用うべきである 尙國際通信書電信篇を使用するのは差支ない等であるが引揚船以外はどうか〕

〔本文末尾に必ず *Captain* 又は *Master* と署名を附記傳送すべきはQ R Qの指示に照し諭を俟たなり

電信については例へば北小澤官憲の如きは入港廿四時間前に必ず船名、入港予定日時、積載予定品名及噸数を到着二時間前に正確な到着時刻を打電せよと指示した由であるが北小澤に及ばず各港共可及的に以上の打電を爲すべきであると考へらる

無線の封印については極力交渉すれば概ね受信機の使用を許可する模様である 碇泊中の氣象の變化についてはソ聯當局から通知するから本船で受信の要はないと啗える由であるが決して時化て來ても通報はないとの事であるから何としても本船で氣象をとる事に努めなければならぬ

通譯を介して極力折衝するを可とする 而して樺太に於ては早目に時化に對する防衛措置を講ずべきである

樺太西岸主要海岸局表

| 呼出符號 | 地名 | ソ 聯 名 | 使用周波數 | 發信時間 | 備 考 |
|-----------|-----|---------------------------|-------------------|------|---|
| U Q O | 大 泊 | | 五〇〇 四八四 四二五 | 無休 | |
| U P O | 眞 岡 | | | 無休 | 無線室ドア封印 |
| U W O 4 | 北小澤 | Port Tennohaka | 五〇〇 四八四 四二五 | 無休 | 無線室ドア封印、ラジヲ禁止、武器ロケト、カメラ、双眼鏡格納 |
| U P S 2 | 鷹須取 | Allegoraka | 五〇〇 四八四 四二五 | 無休 | |
| U L Y 士 威 | | Allegoraka Kachalinski | 五〇〇 四八四 四二五 | 無休 | 土威とアレキサンダー近海に於ける無線室ドア封印、ラジヲ禁止、武器ロケト、カメラ、双眼鏡格納 |

船舶側通信波は適宜 Q S W に應ずる

無線局と入港地とは必ずしも一致しないが多くの漁人が来て封印し氣象受信の爲受信機の使用許可を要請しても仲々承知しないとの事である

開封は距離二〇海里と言ひ或は四〇海里など指示する由であるが領海についての概念を無視した爲のよい出鱈目と言はざるを得ない
各船の報告に徴するに例外なく隠待は紳士的で風情的であるとの事
ラジヲ受信機は例へばサルーンにあるものは必ずしも咎めない所が多く一北小澤では禁止した一一概に言へないが多くの無線室にあるためにドアと共に封印されるものである
入港時提出書類として無線部關係はストアリストだけである

積 地

積地着適當積地一本斗にては括外一に投錨すればソ聯官憲検査官、警備隊、税關港務荷役關係者等約一〇名來船して検査開始。提出書類の檢閲、全員甲板に整列して船員手帖の寫眞と照合點呼一人員照合の際船員手帖に露語にて氏名を記入せる紙片を貼附用意の事一双眼鏡、信號機具、寫眞機其の他指示ある物品及無線を封鎖し嚴重なる船内検査を以つて検査終了。荷役の打合あり警備兵數名を殘置して退船直ちに荷役開始する。警備兵は積切出帆迄常時交代にて乗船し居る。各港共人夫は一日三交代制連日全夜通荷役船内はソ聯人又は朝鮮人にて概して不足勝の爲荷役は仲々進歩しない官憲を通して極力早荷役を督促する必要がある。昭和二十三年五月平斗官憲から船内勞務者は全部日本側にて用意して來る様要求された事あり早速本部を通じてスカジヤツツに是れを尋問した處契約は勞務は總じて

ソ聯側である事になつてゐるから其の義務はない然し現場の状況に依つて要する時には協力して賦き度い旨回答があつたので次航船で此の回答を本斗官憲に申渡した。其の後各港共かゝる要求は無かつたが船の網取程度は本船の協力を要す。尙荷役中ソ聯側人夫との通話一切は警備兵の監視によつて嚴禁されてゐる。解荷役に際し船の噸数を胡亂化したり荷役中間吃水計算で積高を過大主張する傾行が非常に多いから充分の注意を要す。ソ聯官憲の態度は誠に紳士的且つ親睦的で恐喝、盜難等の心配は少しも無い。荷役手仕舞終了後再度ソ聯官憲來船出港書類の交付、船内検査有つて出港を許可される。

A、本斗（總稱ネベレスト）

樺太西岸北緯四六度六五分に位置し附近沿岸には位置不定の漁網あり港外にて船終了後水先人來船するも號令が解らぬ爲用が足りない。岸壁固定コンベア二機荷役、能率一日約五〇〇噸岸壁水深はソ聯側からは六米或は五米五〇と都度區々であるが本年度航船中百噸元が船首五米〇〇船尾五米三二で積切り底觸しなかつた最深レコードがある。固定コンベア一機荷役の爲繋留荷役中船位置の移動が頻繁である。本港の最も危險なる風は南西風にして時々西乃至西の荒天の場合は繋留不能である。岸壁繋留中は天候の變化に細心の注意を拂ひ天候不良の兆ある時は機を失せず離岸沖合に假泊或は回航するを要す。

B、北内岬（總稱ゴロノゾボドスク）

西岸北緯四六度五五分に位置し別圖参照。検査の後荷役開始沖積一口若くは二口荷役（番は現地に有）能率一日約五〇〇噸なるも風力三以上の場合「ウネリ」の爲解動搖動しく荷役困難となる。當港には五五噸積木製解九隻、一二〇噸積鐵製解一隻曳船二隻有るも解の回轉率は極めて悪い。入港目標は氣主燈台は圖載の通り防波堤近く附圖記載位置に紅緑の不動灯あり貯炭場には略一列に顯著なる白灯一一あり山頂炎鏡にして起伏大きく目標極めて明瞭である。

海潮流は南々西に向ふ海流常在し潮汐の干満によりその流速に變化を及す大潮時に於ける落潮流の際はその合成流速二節近くに及ぶ。漲潮流の際には流速一時停滯し時には北流する事もあるも概ね終日南流す。本斗港防波堤燈台と氣主岬燈台の一線以内に入れば陸岸に直角なる潮流及海流と氣主岬に依り生ずる反流とに依り複雑なる流を生ず（以上二三年十月永祿丸報告）

C、北小澤（總稱テリノフスク）

西岸北緯四九度三〇分に位置し別圖参照。沖積一口乃至二口荷役鐵製グロープケット使用、能率一日約七〇〇噸解は容積四〇〇、八〇噸のもの八隻有解の回轉率は良好グロープケット荷役の爲め前述の如く船口ピームハッチボードの損傷甚大であるから船口保護材を船口上に並べる事を必要とする。積地鐵地は舊石炭棧橋突端（圖参照）より三一五度一四〇〇米附近を最良と思ふ、水

深十二米底質は褐色を帯びたる泥砂にして本船錨六節風力五に達するも曳けたことはいない。北小澤沖海底は殆んど岩盤にて錨地の泥砂の深さ不明の爲天候に應じ機軸用意を肝要とする

海流は

小龍寺島岬を知らず北小澤

往航 三四七度〇、九節 ○一五度一、三節

復航 三三九度〇、五節 三四五度〇、六節

潮流は名好湯湖には北流、下瀬には南流風力二以下の時は潮に立ち三以上の時は風に立つ海流の爲海流は微弱一以下二三年五月本報丸報告一

D、塔路一嘉瀬シヤフエルスク

西岸北緯四九度一〇分に位置し別圖参照沖積二口乃至三口荷役北小澤同様鐵製グロ
ーブバケツト使用、龍率一日約七〇〇秒分の回轉率は良好

錨地は本港は兩岸少しく突出せるのみで海岸線の起伏殆んど無く全くの「オープンロ
ード」にて流送もしき所殆んどなく多くは丘陵海に臨み崖をなす。従つて水深は岸ま
で比較的深く中型船は相當岸近く迄接近可能と思はれる。本船錨地は別圖参照の
地點即ち海圖一三一七號に於て大崎鼻東方位一九九度三〇分、塔路沼及雄武沼岸より
二二〇〇米の地點にして導標の一線上なり 水深十二米乃至十三米五底質は岩上に黄

色の砂あり強風を惹く陸岸より吹く風に對しては五節にて風力五位までは充分なるも
海上よりの風には嚴重なる警戒を要す。該錨地は錨盤良好なり此の「パイマス」の
の保護ありたるも風力五 エル三（吃水端首六米三六船尾八米六二）六節にて走錨
せり

入港目標は意圖は塔路沼と雄武沼とはさまれた小高き丘陵の上に黒色大煙突も顯著
にてその南方至近に小煙突あり其の附近には石炭關係工場と覺しき灰白色の建物あり
て發見容易 又雄武沼にて乗上げた三五〇噸内外の露船も亦好目標なり 別圖記載
の導標は視認稍々困難であるが該導標一線上一一九度一一九度陸岸より一五〇
〇米の地點に投錨すれば常港最良錨地なり 夜間目標として特記すべきものは無いが
前記導標には不動紅光點灯され光達距離不明、且つ連續點灯されず又雄港右端防波堤
上に不動線光、雄武沼南端赤燈を露出せる所の北端附近に小さな白色石柱らしきもの
あり閃白光點滅するも目標たり得ず一以上二三年六月陽興丸報告一

E、土威一嘉瀬マカリエフカ

西岸北緯五〇度七〇分沖積荷役一帯は現地に有り二口乃至三口龍率一日約五〇〇
北一西一南の風五程度以上となるとカーブロードの關係上ウネリ高く船動搖甚しく
荷役困難となる本港投錨點は横出棧橋の延長線上より以南、水深十米の所に投錨底質
SP 濕濟錨播不滑、潮汐は附近の高低潮時に概ね轉流、漲潮は北流、落潮は南流、船

首は陸岸と略平行に風力三以下の時は潮汐に、三以上の時は風に立つ（以上二三年七月
乾國丸報告）

積高協定

積切手仕舞に於ける積高協定は契約では本船吃水に依り算出しB/Lを作製する事になつてゐるから此の事を荷役前にソ聯側に申入れして置いて手仕舞の時にトラブラぬ様にする事 尙積荷數量決定に關し本部よりの指示もあるから附記する

配北第一〇六號

昭和二十三年四月二十六日

輸送部配船課北洋

樺太炭積取に就て

前略

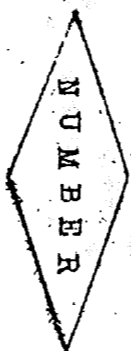
四 契約單價

FOB 但し輸出税、積込費用、ダンネージ港費（水先料、繋船料、埠頭料等）一切の費用を含む

積取船飲料水代金は別途計算の事

五 荷印

船積書類には契約番號と共に左記荷主を記載する



BOEHLIGHO

六 積荷數量決定方法

- (A) 出荷主の檢量證明書を船長が承認すればこれによりB/L作成す
- (B) 協定出來ねば船長は *Weight is in dispute* の文句を前記檢量證明書に記入し本船の計算に基きB/Lを作成し揚地入港の上出荷主の承認した「サーベヤー」にかける
- (C) 數量の最終決定は次の通り
 - (1) 出荷主の檢量證明書を船長が承認した場合B/L面數量と揚地入港後のサーベヤー數量との差が後者の二多を越えぬときは前者を正式數量と決定す
 - (2) 石の差が二多を越えた時は兩者の平均を取る
 - (3) 揚地於て協定出來ぬ場合船長自己の計算に基くB/L面數量と出荷主檢量證との差が前者の五多以下るときは前者後者及び揚地檢量の三者の平均をとる
 - (4) 右の差が五多を越えるときは前記三者の中最も接近した二者をとり平均を出す

尙荒天期には積切時波浪高く本船吃水判然せぬ爲め計算困難の場合が多いかゝる時は「風波の爲め吃水の判定不能につき實績貨車に基り積荷を定めた故揚荷に際し該地での積載量の確定を要す」等の旨露語運署し一切手仕舞書類にも摘要として記載して置くことよす

一〇二 小樽歸港検査

積地出帆時無電にて出帆時刻、小樽着予定、積高、小樽補炭水費、修繕其の他所要事項を出帆直ちに打電し尙航海中荒天其の他にて着予定時變更或は船内に急病人發生等の時は逐次打電願度い

小樽入港に際し検査旗揚揚の上附圖参照検査積地（假稱）に碇泊の事（米軍政部より嚴重指示有るにつき特に注意を乞ふ）米軍政官一名、向通譯一名、検査官二名、向看護婦二名に依る検査施行（提出書類は乗組員名簿一通、樺太積地出港時の健全證明書、鼠族驅除證明書、予防施種證明書）全員整列名簿と照合結核、船内（船員室、食糧庫、料理室、倉庫其の他）の衛生状態點檢有る故入港前特に掃除、整頓を嚴重に實施の事以上の成績に依り検査官より軍政官に検査の結果報告有、其の結果陸上との交通差支無き状態に於て軍政官より交通の許可を待交通許可された時は一般船同様通船にて交通する事を得（轉儲も可検査終了後税關吏來船中、機、賄各都ストアリスト一通、乗組員携帶品目録一通、圖書目録一通、煙草リスト一通、入港届一通、積荷目録二通を提出して入港尋問を受け乗組員携帶金の施封を解除して入港手續を完了する

一〇三 其の他附記

現地に於て炭水、食糧缺乏した時はソ聯から補給して早めると言ふ現地官憲の好意は有るが「補水可能は本斗のみ」之を求めた場合國際間の非常に複雑な精算となり且つ僅少なサーピスに對して莫大な額を予想されるので假令何夜を打切つて歸港しても出來得る限り補給を求めぬ方が良いが場合と状況に依つて絶對補給しなければならぬ時は一向に差支無い此の外潜水夫、曳航船、諸修理、醫師手當等突發的出來事に對するソ聯の特殊サーピスを受けた時は補給した数量或はサーピスの事實を明確に記載した書類をソ聯官憲と船長とが交換して小樽歸港時運營會に詳細報告して載き度い

以上各船の報告に基いて概略記したが尙詳細に關しては其の時の状況、状態に従ひ小樽支那各課に於て各々擔當事項御相談申上ぐ

追記

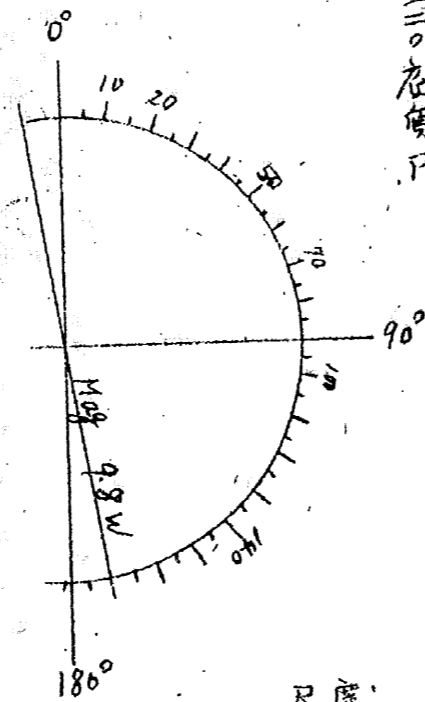
本斗以外の各港積地に於ては必ずウキンチマンを本船側に要求して来るが出来ると出来ざるとに不拘出来る限り断つて載き度い。何故ならば彼等の種々の交渉上多々虚言を以つてし老獪且つ狡猾なる辯を以つて追り最初一つの要求に應ずれば次の要求……と次々限りがない。ウキンチマンの例もソ聯にはウキンチを操作出来る者が居ないと稱して是亦本船側に依頼して来るが本船の手不足や米ソの契約を理由として之れを断れば結局彼等の手で出来る。

本年度も断り切れず二口出した船、一口の船、全然出さぬ船等有第二大海丸の如きは全然出さぬ上積地八日間の優秀なるレコードを残してゐる。結局これは本船だけの事ではなく後船への影響が非常に大きいから先船程極力本船勞務を最少限に喰止めて載き度い

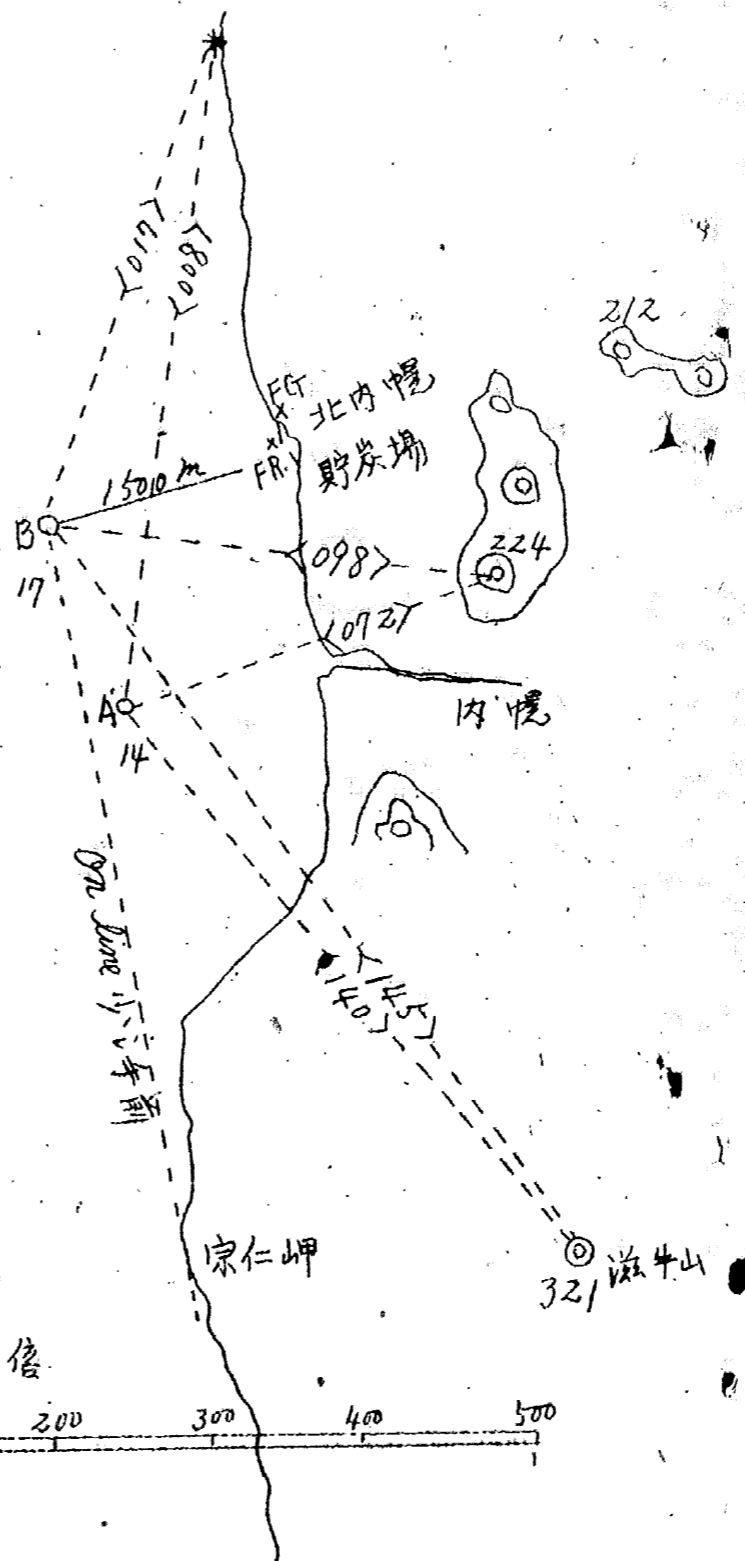
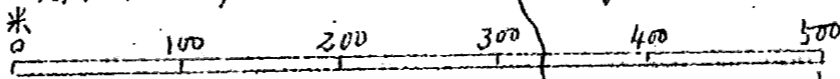
北内幌

三三三三三三三三
永祿九報告

A 莫本船最初投錨莫 水深二四米底質R.
B 莫為彼鋪地 水深一八乃至三〇底質R.



尺度
海圖方33号16倍



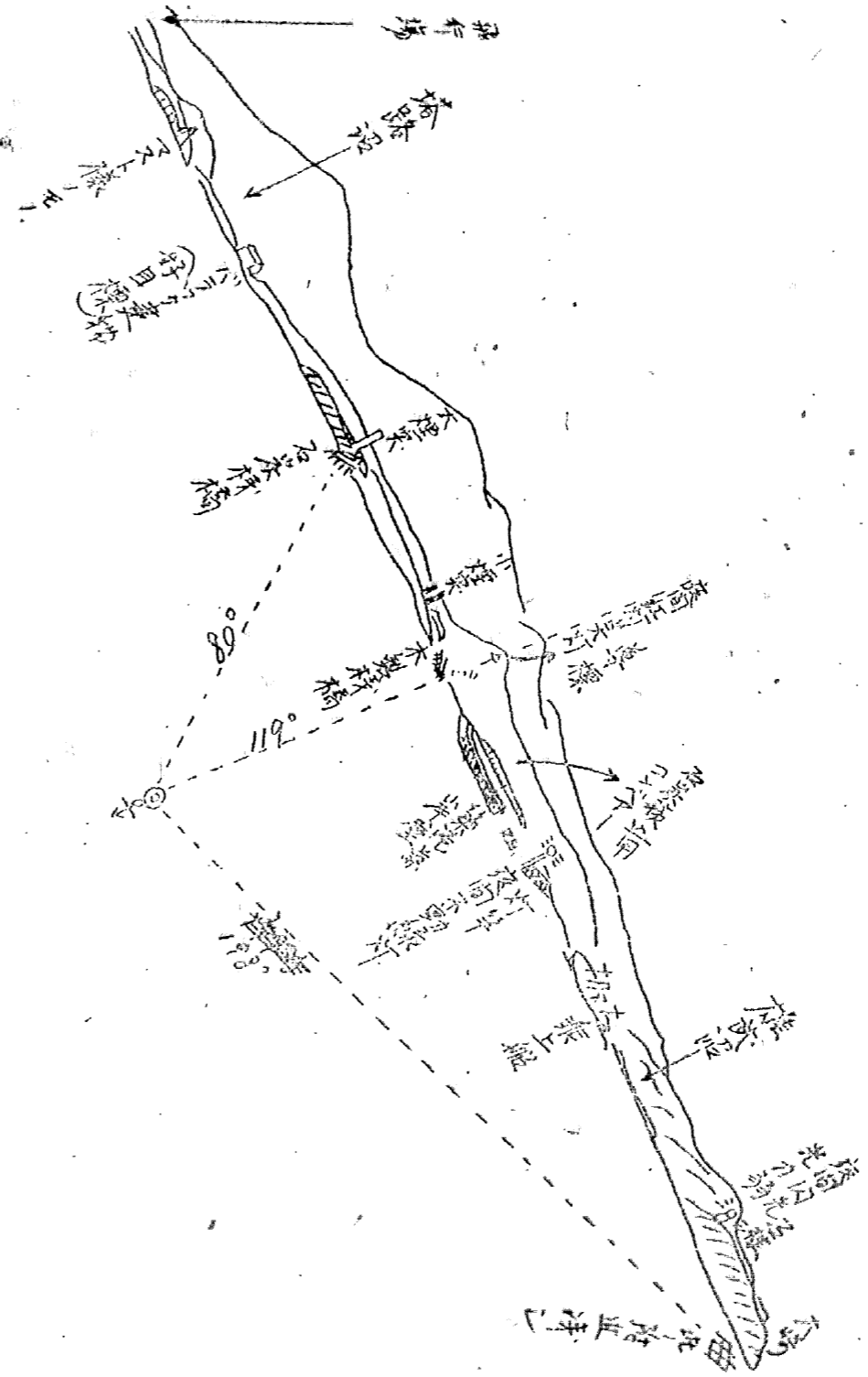
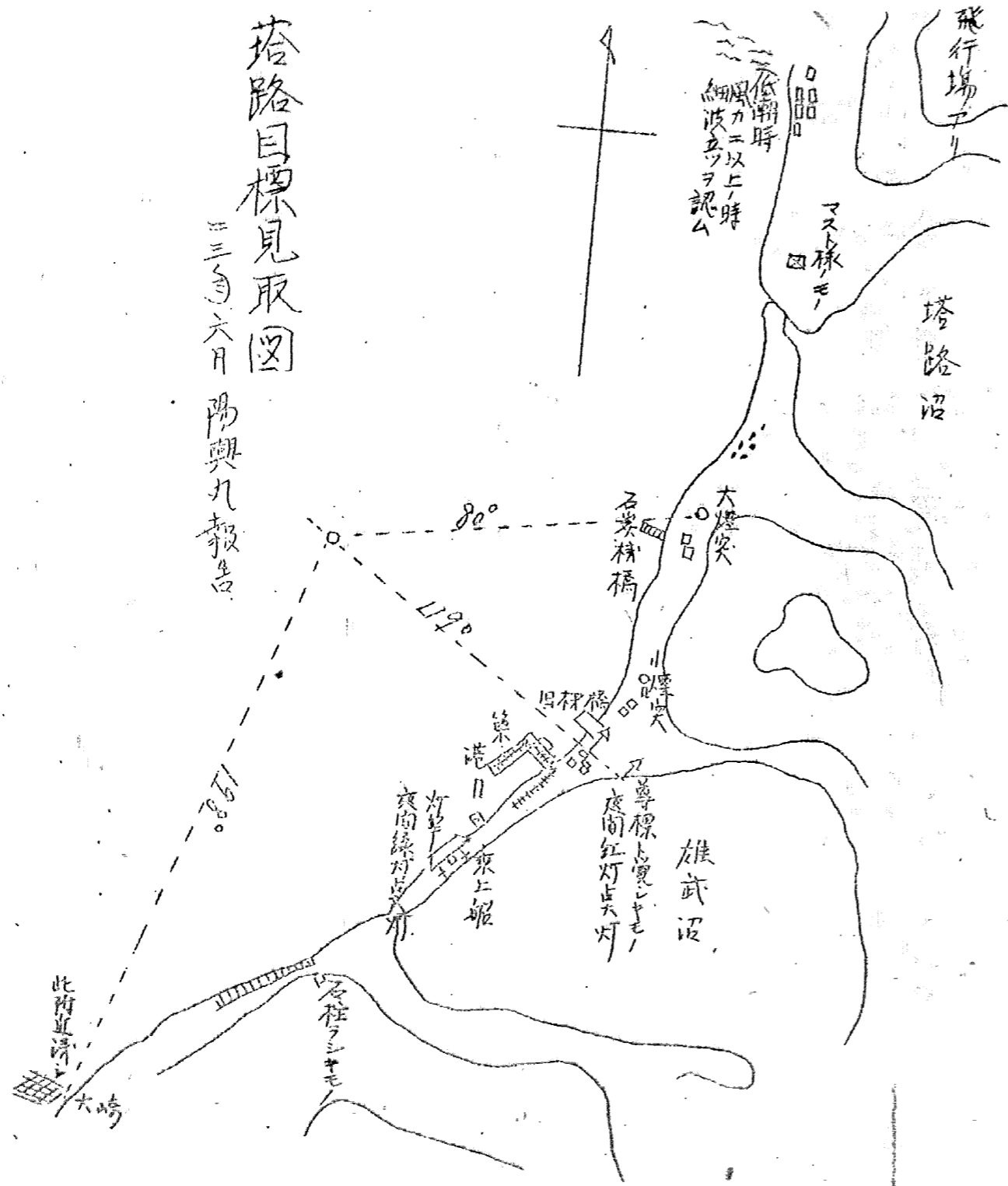
裏面白紙



TOKI

塔路目標見取図

三月六月 陽興丸報告



裏面白紙

