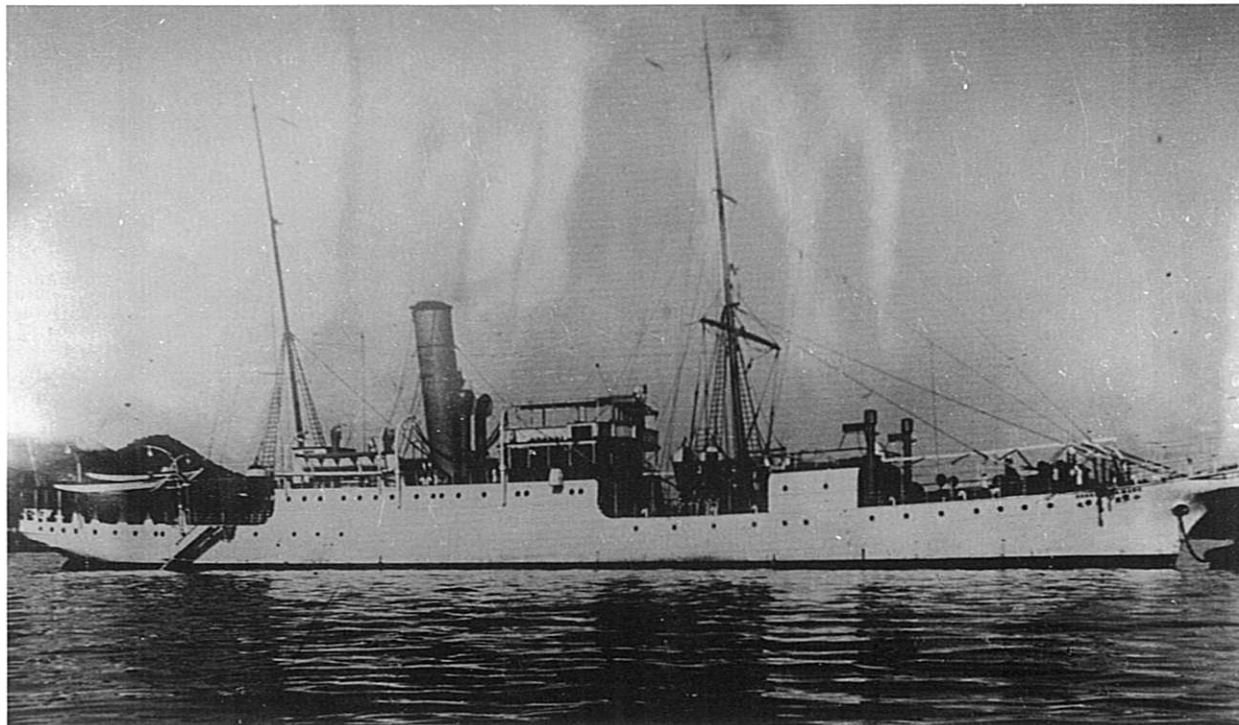


小笠原丸



主 要 目	
建 造 所	三菱長崎造船所
進 水 年 月	1906.6.12
航 行 区 域	近海区域
総 ト ン 数	1,404.0トン
長 さ	74.10m
幅	6.80m
主 機 関 出 力	1,789HP
速 力 (最 大)	12.0ノット

明治38年9月、日露講和条約調印後異状な経済的發展に伴う海底ケーブルの増設には沖繩丸1隻では間に合わないため、一般船舶を仮装敷設船として運航させ、海底ケーブルの建設保守を行っていましたが日米間通信業務協定締結による東京～小笠原島間の敷設工事に先立ち、制式敷設船として本船を建造することになりました。

本船の建造費は、52万5,000円、わが国で初めて建造された海底ケーブル敷設船です。ケーブル・エンジン以外は国産品を使用し、当時の造船技術を駆使した最優秀船として登場しました。

本船の特長は、わが国の地理的条件に適した浅吃水で、小回りのきく船体構造となっており、瀬戸内海はもとより日本近海周辺の工事にも適応する構造となっていたことです。

船名は、日米間海底電信ケーブル敷設工事にちなみ「小笠原丸」と命名されました。

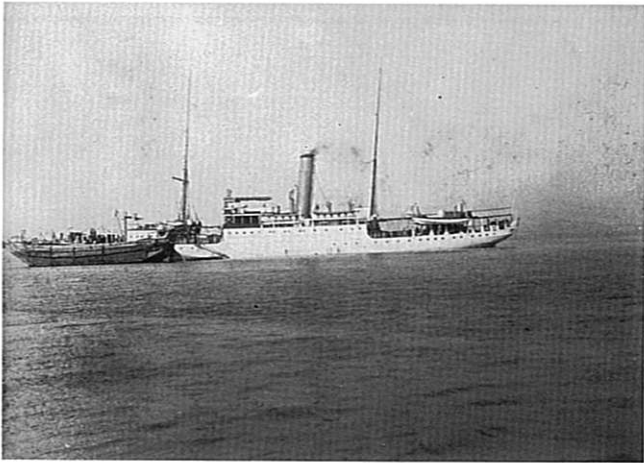
昭和20年8月15日、終戦に伴い「大泊～稚内間」で数回にわたり引揚者の輸送を行い、昭和20年8月22日、引揚者600名を乗せ稚内港か

ら小樽港に向う途中、北海道増毛沖において国籍不明の潜水艦の雷撃を受け沈没、乗組員を含め尊い犠牲をはらいました。

本船は、長い就役期間中多くの業績を残していますが、とくに、明治43年6月4日、長崎を出港した本船は、池島(相模岩)付近で遭難し船底を損傷しているロシア浦塩航路定期船を発見、乗船中のシャム皇族一行及び乗客100名を救助した、と当時の報知新聞に長崎特電として報じられました。



▲上海港の小笠原丸、呉淞沖合の修理のため上海に到着した小笠原丸。遠景は上海バンド。



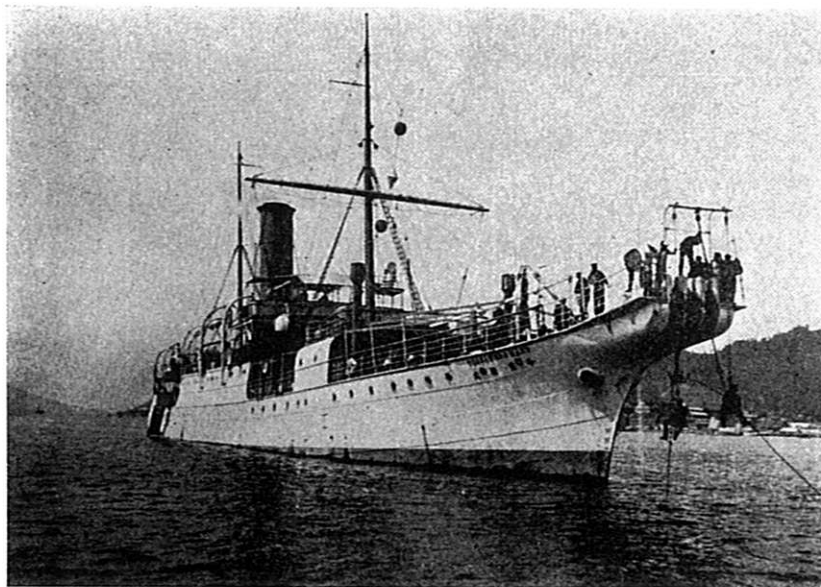
▲ 団平船よりケーブル積込中の小笠原丸。



▲ 岸壁繫留中の小笠原丸



▲ 船首作業甲板上的作業風景。工事部員と本船乗組員の作業服に大きな相異がある。ケーブルの接続を終え、最終沈下作業中。



▲ ケーブル探線に成功、船上にケーブル捲込のため船首下でケーブル先取りローブ取付中。