

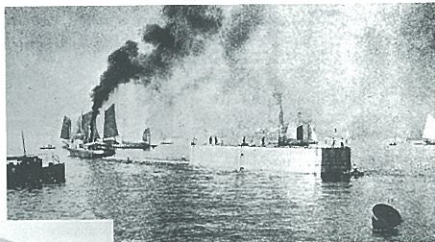


浜辺通埋立て (大正13年頃)

明治39年9月来神した阪谷芳郎蔵相から、神戸港築港計画が発表された。小野浜東部浜辺通地先11万坪を埋立て長短2本の突堤(第5・6突堤)を築造、予算1,070万円の計画であった。

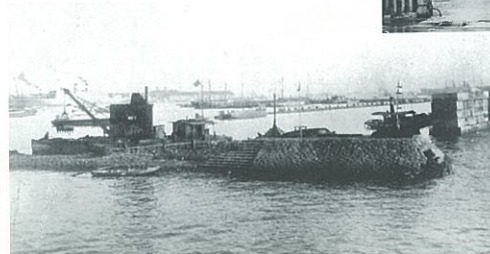
大蔵省臨時建築部神戸支部庁舎

政府による神戸港修築工事のため明治39年4月小野浜に開設した。(昭1.6廃止)



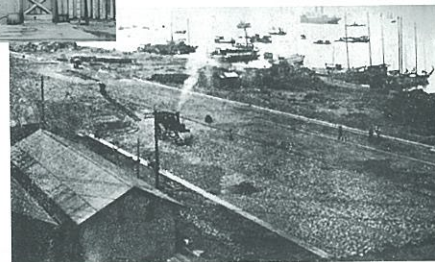
築港工事風景 (大正13年頃)

オランダのロッテルダム港の建設に用いられたコンクリート・ケーソンによる新工法がいち早く採用された。



中突堤築造 (昭.11竣工、写真は昭和7年頃)

明治6年元町の商人島田重五郎が自費で木造棧橋を作ったのが中突堤の始まりで、棧橋使用料として1人1銭、荷物は一人持ち1銭、2人持ち2銭と定め、建設費の回収に充てた。



兵庫突堤築造 (昭.7竣工、写真は昭和6年頃の第1突堤)

当初は、内国貿易施設として建設されたが、戦後は接収による岸壁不足もあって外国貿易施設として使用され、現在に至っている。



修築なった新港突堤 (明.40.9着工、大.10 竣工。写真は昭和4年頃)



新港突堤荷役風景 (昭和初期)

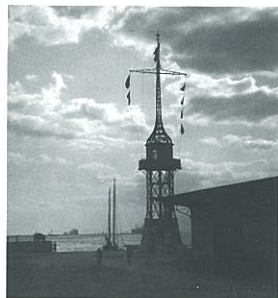


昭和6年3月26日付
朝日新聞

昭和初期の船舶無線

大正15年神戸船舶通知社が無線電話機を装備した「ラジオ号」という汽艇を新造し、陸上の電話加入者と港内船舶との間の電話取り継ぎ業を始めた。ちなみに料金は、呼出料15銭、1通話20銭であった。

第4突堤先端に設けられた信号所 (大正11年頃)
万国旗船旗号旗をもって入出港船舶に対し着岸バースや離岸回図を渡った。





メリケン波止場 (明治後期)

明治中期からメリケン波止場を利用する船客が増え、小蒸気船の発着場として賑わった。昭和初期の通船料金は、最も安い2番プライまで片道1円25銭であった。



神戸港沿岸利用状況調査図 (大. 9)

神戸港第1期修築工事は、明治40年9月から大正11年7月までの16年間にわたり、1,307万円の政府予算(一部を神戸市が負担)を投入して小野沢前面に4本の突堤を築造した。これにより神戸港の施設は面目を一変した。



国産波止場棧橋 (大.14)

明治15年、神戸船渠会社により、大型汽船4隻が繋船できる棧橋が造られ、中突堤の建設により除去された。現在の国産波止場は、昭和12年に建設されたものである。



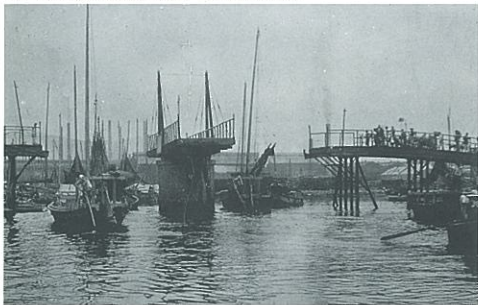
神戸港沿岸利用状況調査図 (昭和. 5)

神戸港第1期修築工事が完了し、第2期修築工事(斜線部分、政府予算 4,473万円(一部を神戸市が負担))も進んでいる。さらに第3期修築工事(白抜部分)も示されているが、その完成は戦後になった。



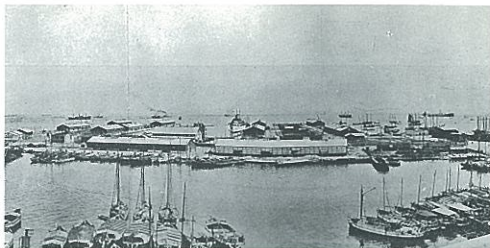
メリケン波止場と埋立工事中の海岸通地先 (太.12)

メリケン波止場突端に、同波止場拡張用のケーソンが設置されている。



兵庫運河回転橋 (大正13年頃)

兵庫へ入港する船舶が、畑田岬を迂回する危険と不便を解消するため、明治32年12月兵庫運河が設けられ、回転橋が架けられた。



完成間もない頃の兵庫突堤 (昭和8年頃)

大正8年7月着工、昭和8年11月竣工、中国、朝鮮貿易にも使用された。



臨港鉄道開通時の海岸通り (昭.4)

貿易の増大により、東海道線の税関橋内導入が計画され、明治40年7月西瀬から分岐して小野浜を経由税関橋内へ至る鉄道が敷かれた。その後、昭和3年12月小野浜―湊川の臨港線が完成した。