

留萌を走った馬鉄

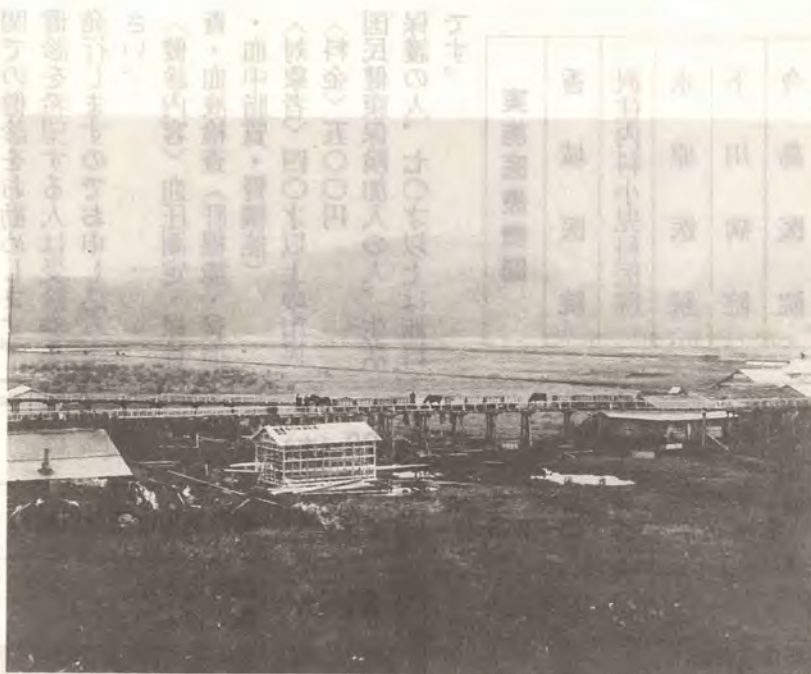
留萌で初めて釧路を敷設したのは明治三十年代後半のことである。留萌に鉄道が通じたのが明治四十三年のことであるから鉄道敷設の十数年前ということができる。それも馬による石炭のトロッコ輸送が主な目的であった。

大和田炭
鉱の創業は
明治三十三年のメンコ
炭山の開鉱
によるが、
草創期の石
炭輸送は解
(はしけ)
による運搬
が主な方法

福 士 広 志
海のふるさと館学芸係長

で、九線の船着き場から留萌まで船で運搬した。当時の留萌川は水量も豊富で、舳ぐらいの舟で大和田の船着場まで遡ることは簡単なことであった。また、採炭量もすくなく、当時留萌に入港するやっとな増え始めた汽船に供給するだけであった。

そのうち斉藤、大和田が経営するようになると、お互いに一条づつ馬車鉄道を敷設し、炭車に石炭を満載し、運搬した。やっとな採炭も本格的になり、留萌から



石炭を載せて走る馬車鉄道

の殖民公報から拾ってみよう。

運搬方法 横坑道ノ積込
口ニ墜落セル石炭ハ此処ニ
テ容積二十立方尺ノ炭車ニ

立方尺ノ炭車ニ盛り換へ馬車道ニ依リ留萌港ニ送ル馬車道ハ本礦ヨリ留萌港ニ至ル公道ノ敷地内ニ布設シタルモノニシテ其延長一里二十五町、十二听軌條ノ復線ニシテ復線ノ一線ハ斉藤炭礦ノ所有ニ属シ共同シテ之ヲ使用ス前線殆ド平坦ニシテ一頭ノ馬匹能ク五函乃至六函(一函ノ積載量普通半噸)ノ炭車ヲ引キテ一日二回若クハ三回ノ往復ヲナスとある。

これをみると馬一頭の一回の輸送量は二・五トンから三トンで一日の輸送量は五トンから九トンのあいだであったことがわかる。馬が何頭この輸送に使われていたか明らかではないが、多量の石炭の輸送が可能になったことは言うまでもない。約五キロメートルの軌道上を馬が炭車を引きながら行く姿はのどかなものであったろう。

の販路も確定してきたころである。そのため、大量の輸送力を確保する必要があった。

積ミ入レ人力ニ依リ捲立ニ運搬シ曳揚機械ニ依リテ之ヲ貯炭場内ナル棧橋ニ出シ此処ニ設ケタル石炭倒瀉機ニ依リ切込ノ儘若クハ必要ニ応ジ粉塊ヲ分チ容積三十