

留萌港の石炭ローダー

つい先年まで、留萌港の南岸壁には石炭ローダーの姿を見ることができた。また、遡れば北岸にもローダーがその雄姿を見せていたのである。

この石炭ローダーは昭和八年の完成時の船舶積載能力は南岸壁ローダー、一時間当たり百三十トン、年間四十七万トン。北岸壁ローダー、一時間当たり三百トン、年間百万トン合計一時間当たり四百三十トン、年間百四十七万トンの能力を持っていた。開港時からの留萌港の取扱貨物量は開港前の昭和五年五万四千トン、開港前年の昭和七年には二十八万一千トン、開港した昭和八年には四十一万四千トン、昭和九年には五十一万七千トンと飛躍的に増えており、

福 士 広 志
海のふるさと館学芸係長

この激増はこの南北両岸の石炭ローダーの完成と関係している。

留萌鉄道株式会社が昭和二年創設され、恵比島から雨竜の昭和浅野両炭山からこの会社の手によって、留萌駅から南北両岸への引込線及び石炭ローダーの設置により、内陸部の石炭が開港した留萌港を経て各地に移輸出され始めたことによる。これらの港湾施設の充実により雨竜炭田から大量の石炭の輸送が可能となり、貨物取扱量も飛躍的に増えていったのである。昭和十二年に日華事変が

勃発すると国の石炭増産計画が一層拍車をかけ、電力用の石炭の需用が増えていった。この情勢の中で昭和十三年昭和電工の赤平炭鉱が採掘を開始し、その石

炭の大部分が留萌港から搬出された。昭和十五年には総貨物取扱量九十四万二千トンのうち石炭が七十六万四千トンと総取扱量の八十一パーセントを占めるに



南岸石炭ローダー

至った。

これらの石炭は留萌港の南北両岸壁のローダーを利用して船積みされたことは間違いない。しかし、その能力から見てもまだフル稼働までは行っていない。しかし、昭和十五年に入ると戦時色が強くなるに従って、国による海運統制がしかれ、留萌港の石炭の取扱量も年々減りつづけ、昭和十七年六十万七千トン、十九年五十一万九千トン、二十年二十七万トンと減りつづけ、終戦翌年の二十一年には八万六千トンまで落ちこんでいった。

この時代は留萌港の石炭ローダーにとっては受難の時代といつてよいであろう。しかし、戦後は順調に取扱量が伸びたが、石炭から石油へのエネルギー転換によりこの雄姿を誇ったローダーもその使命を終えていったのである。