

(2) 国鉄移管の事情

終戦とともに軍事施設はすべて閉鎖されたが、当所は兵器生産施設でなく、かつ平和目的のためにそのまま引き継ぎ経営できる状態であった。当時国鉄としても、石炭については質・量ともにひっ迫のどん底にあった時代であり、その緩和を図ることと、数千におよぶ従業員のためにも、同じ国営である国鉄が引き継ぎ経営することが最も妥当であろうとの結論が下されたものと考えられる。

(3) 出炭量および能率

引継当時は、戦時中の増産と資材不足等のため荒廃の極に達していたが、引継以来約 20 億の投資と生産部門の合理化に努めた結果、労務者 1 人当能率では九州平均をやや上回るようになった。

引継以来の出炭量および労務者 1 人 1 箇月当りはつぎのようになっている。

年 度	出 炭 量	労 務 者 1 人 1 箇 月 当 能 率	
		志 免	九州大手平均
23	312,000 t	不 詳	不 詳
24	373,620	6.58 t	6.95 t
25	416,500	7.83	8.24
26	405,500	8.00	9.66
27	442,800	9.17	9.16
28	490,350	10.80	10.12
29	500,300	11.73	11.40
30	495,100	12.19	13.00
31	500,200	14.00	13.70

(4) 銘柄およびカロリー

昭和 31 年度出炭 500,200 t の中、469 千 t が鉄道用炭として使用され、国鉄用炭の約 9.9% をまかなっている。その内訳は、つぎのとおりである。

銘 柄 別	ト ン 数	カ ロ リ ー	比 率
洗 中 塊 炭	149,835	6,500	32%
洗 粉 炭	241,955	6,700	51.5%
ピ ッ チ 練 炭	77,230	6,600	16.5%
合 計	469,020		100%

(5) 埋蔵炭量

昭和 30・4・1 現在

理論可採埋蔵炭量 18,997 千 t

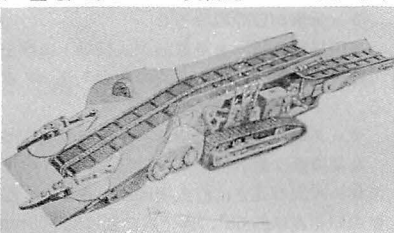
実収炭量 13,640 千 t

注. この数字は埋蔵炭量炭質統計調査(昭和 25・3・28 付通産省令第 17 号)にもとづく調査による。

(河島誠一・野村正義)

せきたんかきよせき 石炭かき寄機 山積みになった石炭をかき寄せ、貯炭場の空地、あるいは石炭輸送コンベヤ上に移す作業を行う機械。

俯仰(ふぎょう)できるコンベヤの先端にあるリンクチェーン式スクレーパで石炭をかき寄せ、コンベヤで旋回フレーム上に運



フエスローダ

び、ホップを経て放出し、コンベヤにより任意の位置に放出するもので、本体は走行軌道上を移動する。なお図に示すフエスローダ(face loader)も本機の一つで、かき寄腕により集めた

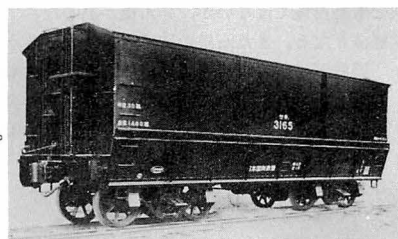
石炭をコンベヤで後方に送り、旋回できる放出コンベヤにより任意の位置に放出するもので、キャタピラで走行する。

動力は電動機・ガソリンまたはディーゼル機関で、電動機の場合には電力を電源から長いケーブルでとる。(井田緑朗)

せきたんさんばし 石炭棧橋 (英) coal pier 石炭を貨車から船に積込むために設けられる棧橋である。岸壁にそって設けられる場合と、海上に突き出して設けられる場合とがある。地上から 4 m ないし 7 m 程度高いところに線路を敷設し、この線路に底開き式の石炭車(セム・セキ)を押し上げ、石炭車の底を開いてシュート等によって船に直積する場合と、いったん貯炭場に切り落してから荷役機械によって船積する場合とがある。室蘭・小樽・留萌・若松・戸畑・苅田・唐津・臼浦等の石炭積出港にはいずれも石炭棧橋が設備されている。→水陸連絡設備。(近藤正弘)

せきたんしゃ 石炭車 (英) coal wagon (米) coal car (独)

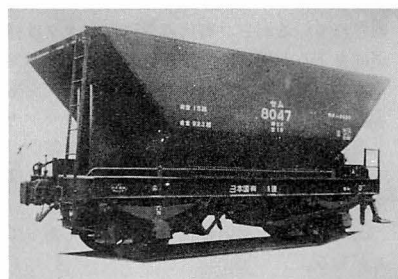
Kohlenwagen 車種を表わす記号は「セ」である。石炭輸送に用いられる貨車で、石炭の出荷の多い鉄道管理局の専属として運用し、特殊な取卸設備のある駅着の石炭輸送に使用するのが原則としている。石炭車は、支社の承認を受けて無がい車に代用することができる。



30 t 側開式ボギー石炭車
(形式セキ3000)

側開式石炭車と底開式石炭車がある。

1 側開式石炭車 北海道内で専用されるボギー車で、炭箱の側下部で開き石炭を車の両側に吐き出す構造のもので、開閉は手力により傘



15 t 底開式石炭車
(形式セム8000)

歯車とウォーム歯車伝導で行う。この車は積出港でカーダンパにかけ、車ごと転倒させる場合もある。

2 底開式石炭車 九州内で専用されるもので 2 軸車である。炭箱の底に 2 個または数個のホップがあって、石炭を軌間のなかへ落す。石炭の自然落下によって落すので、炭箱の稜線(りょうせん)の角度はそれに適合するようにきめられている。扉の開閉は車側から手力により、レバー作用で行う。また小両数ではあるが傘歯車を用いたものもある。炭積場の限界に制約されるので、この石炭車は一般貨車なみに背を高く作ることができない。(中尾福三・大野 匠)

せきたんつみおろしせつび 石炭積卸設備 石炭の積卸のための特殊設備。石炭は国鉄貨物の約 3 割を占める大量貨物で、その積卸も一般の貨物と同一では能率が上がらない。積卸のためのガントリ起重機、石炭陸揚機、水平引込起重機、コンベヤ等の荷役機械はもちろんのこと、積込のためのホップあるいは取卸のための高架棧橋、半高架線、シュート等を総称する。(近藤正弘)