

風物詩となった給炭作業

寄港船への燃料補給

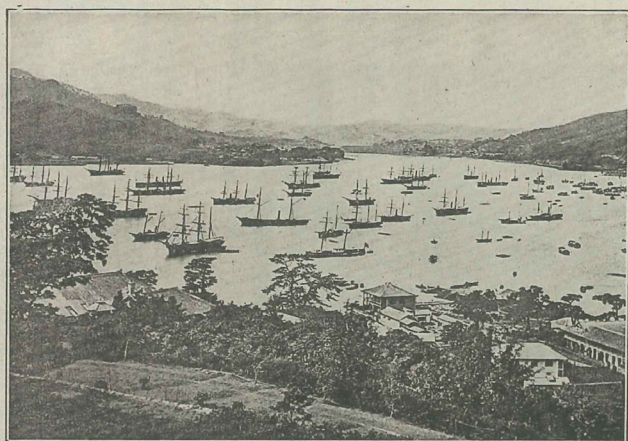
長崎居留地
ドキュメント
ブライアン・パークガフニ

21

大正期まで、長崎には大型蒸気船が接岸できる湾岸設備がなく、外国船は港の中央に停泊し、水辺から大挙してやってくる船に乗客や貨物をおろさざるを得なかった。この障害にもかかわらず、明治20年代の長崎港は、カナダ太平洋鉄道やフランスのメサジエリー・マリタイム社の客船、

または東アジアに駐留する欧米各国の軍艦など、多くの外国船でにぎわい、狭い港内でパイを奪い合う蒸気船がしばしば衝突し、ついにかなりの港が混雑していた。

英字新聞「ナガサキ・シッピング・リスト」はその動向を次のように伝えている。「明治28(1895)



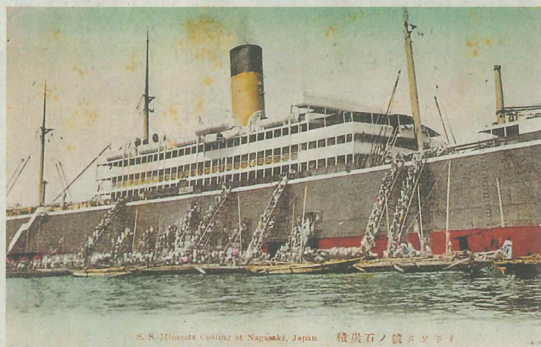
多くの外国船が長崎港の中央に停泊している。明治中期(筆者蔵)

女性が歌いながらリレー式で

年の1年間に長崎を訪れた軍艦は、国籍を問わず160隻を下らない。もちろん商船の入港数はもっと多く、中には12ヶ月の間に5、6回も来航したものもある。また、この数字が大きいと思いきや、今年の数字はもっと大きくなる気配がある。

外国船が長崎を寄港地として選んだ理由は、東アジアの航路に便利な立地であっただけでなく、安価で良質な石炭が入手可能であったことが挙げられる。

寄港する船舶は、高島炭坑をはじめとする周辺の炭坑から供給される石炭を燃料として取り入れた。接岸はできないので、石炭を積んだ小型ボートの群れが客船や軍艦の横につながれ、燃料庫の開口部まではしがかけられた。比較的体量の軽い女性労働者たちは、



長崎寄港中に石炭を取り入れるアメリカの客船ミツタ号。大正期の絵書(筆者蔵)



作業員チームは、はしごを使ってボートから客船の燃料庫に石炭を運んだ。大正期(筆者蔵)

はしごに並んで陣取り、リレー方式で小さな籠を使って手際よくボートから石炭を移した。女性たちの多くは赤ん坊をおんぶしながら、おしゃべりをしたり、歌を歌ったりして負担を軽くしていた。

長崎のこのユニークな給炭方法は、やがて風物詩となり、乗客は甲板からカメラを持ち出して写真を撮り、長崎の業者はその様子を描いた絵葉書を外国人観光客向けに販売した。

長崎を訪れたイギリス人旅行者の一人は、ロンドンで出版した図書の中で給炭作業の光景を次のように描写している。

「石炭を運ぶのは男ではなく女たちだった。彼女たちはヤシの葉でできた帽子をかぶり、鮮やかな青と白のタオルを髪に巻いていた。1隻のボートに100

人ほどの集団で仕事にやつてきているように思えた。(中略)まるで歌のレッスンを受ける寄宿学校の生徒たちのような、あるいはオーストラリアの木の上で無数のインコがさえずるのと同じくらいの騒々しさだった」

大正12(1923)年、出島岸壁の完成により、大型蒸気船が初めて接岸できるようになった。しかし、同岸壁は、長崎と上海を結ぶ高速連絡船を運航する日本郵船会社専用に使われていたため、外国の船会社や海軍はその恩恵には預けられなかった。その後、長崎を訪れる外国船の数が減少し、太平洋戦争の勃発とともに、長崎港独自の給炭方法は歴史のものとなった。(グラバー園名誉園長)

月1回掲載します