

## 旧手宮鉄道施設

小樽の手宮鉄道施設は 19 世紀の終わりに北海道初の機関車を格納・管理するために建てられました。現在は小樽市総合博物館の一部となっており、縮尺模型、写真、鉄道車両や蒸気機関車を通して北海道における初期の鉄道の歴史を伝えています。機関庫など当時の設備のいくつかは今でも使用されており、一般公開されています。施設内のいくつかの建造物は国の重要文化財に指定されています。

幌内（現在の三笠市）の炭鉱から札幌を経由して、小樽まで続く幌内鉄道建設の指揮を執ったのはアメリカ人鉄道技術者ジョセフ・ユーリー・クロフォード（1842 年-1924 年）でした。クロフォードはペンシルベニア州 H.K.ポーター社のアメリカ製蒸気機関車と、デラウェア州ハーラン&ホーリングスウォース社の乗客車両を採用しました。幌内鉄道は、まず手宮～札幌間が 1880 年に開通し、1882 年には全線が完成しました。当時のエンジンや車両のいくつかは、のちに購入した車両とともに旧手宮鉄道施設に展示されています。

### 機関車庫三号

機関車庫三号は 1885 年に完成した現存する日本最古の機関車庫で、3 台の機関車を格納することができます。この機関車庫は装飾性の高いレンガ造りの建物で、アーチ型の屋根や窓、ヘリンボン柄の木製ドアが備わっており、機能的でありながら気品のあるデザインになっています。

扇形の建物の前側にある木製の大きなドアから車体が入ります。建物の両側と後ろ側には上げ下げ窓が設置されており、機関車の修理や点検がしやすいように前側のドアの上の窓から光が差し込むようになっています。また屋根にも窓が付いていて光が差し込む造りになっており、屋根についている 3 本の煙突からは車体の点検中に発生する煙を排出することができます。

### 機関車庫一号

5 台の機関車を格納できる機関車庫一号は、1908 年に完成しました。現在、この車庫にはアンホース号（Porter 4514）として知られている北海道で一番古い現役の蒸気機関車が格納されています。（転車台から見て）右側の 2 つの格納庫は元々あったものですが、左側の 3 つの格納庫は 1996 年に復元されたものなのでレンガの色がわずかに異なります。建物の正面には、ドアの上にアーチ窓が取り付けられており、正面に高窓が並んでいます。後ろ側にも窓があって、光の取り込みと換気ができるようになっています。

### 転車台

蒸気機関車は前にしか進めないのが、方向転換のための転車台が必要です。車庫の前にあるスチール製の転車台は、1919 年、東京の横河橋梁製作所（現：横河ブリッジ）により製造されま

した。もともと手動で操作が行われていましたが、のちに圧縮空気を用いる装置に変わりました。転車台は、博物館の敷地内を1日数回走行する北海道で一番古い現役の蒸気機関車「アイアンホース号（Porter 4514）」を操作するために現在も使用されています。

#### 貯水槽

蒸気機関車は大量の水と燃料（木または石炭）を消費します。ときには長距離の走行を継続するための水や燃料を載せたテンダーと呼ばれる車両を牽引して走る場合もあります。車両基地内にあるスチール製のタンクは1916年ごろに造られ、タンクから伸びる長い放出口からテンダーに水を供給していました。煉瓦造りの基礎は寒い季節に水の凍結を防ぐための断熱材として機能していました。

#### 危険品庫

石造りの倉庫が1898年ごろに建てられ、塗料や石油などの可燃物を保管するために使われました。これは19世紀から残っている数少ない建築物の1つです。

#### 擁壁

手宮高架栈橋は1911年に造られた、長さ313メートル、高さ20メートルの石炭積み込み専用的高架栈橋です。列車は勾配に沿って走る線路を通過して栈橋に近づくのですが、高架栈橋に至る線路の路盤を支えていたのがこの擁壁でした。石炭を載せた貨車が栈橋に着くと貨車の下にあるハッチから荷が下ろされ、下に泊まっている船まで滑車台で運ばれます。栈橋は1944年に取り壊されましたが、この85メートルの擁壁は今でも残っています。