

## 오타루시 종합박물관 소장 철도 차량군

1869년, 일본 정부는 국민들에게 국가의 번영과 방위에 중요하다고 여겨진 홋카이도로 이주하여 개척을 돕도록 요청했습니다. 그때 철도 덕분에 이주가 용이해졌고, 농업과 광업의 발전으로도 이어져 광활한 북쪽 섬을 개척하는 데 공헌했습니다.

### 새로운 세상을 열다

정부는 일본의 '새로운 세상'을 개척하기 위해 미국에서 비슷한 혹독한 환경을 경험한 전문가를 불러들였습니다. 미국인 철도 기술자 조지프 유리 크로포드(*Joseph Ury Crawford*, 1842년~1924년)는 새로 문을 연 호로나이(현재의 미카사시)의 탄광과 적재 시설이 있는 오타루 항구의 데미야 석탄 부두 사이에 홋카이도 최초의 호로나이 철도를 만들었습니다. 데미야~삿포로 구간은 1880년에 개통되었으며, 2년 후에 전체 노선이 완공되었습니다.

### 미국의 기술

크로포드는 펜실베이니아주 H.K. 포터사(*H.K. Porter & Co.*)의 미국제 증기 기관차와 델라웨어주 할란&홀링스워스사(*Harlan & Hollingsworth*)의 객차를 채용했습니다. 홋카이도의 초기 철도는 부설이 쉽고 저렴한 좁은 레일을 사용했기 때문에 H.K. 포터사의 작고 가벼운 기관차(16.5톤)가 이상적이었습니다. 1880년에 홋카이도에 온 최초의 기관차 2대는 '요시쓰네호', '벤케이호'라는 이름이 붙었으며, 그 후의 차량은 '히라후호', '미쓰쿠니호', '노부히로호', '시즈카호'라는 이름이 붙여졌습니다. 이 이름들은 모두 역사적인 인물에서 따왔습니다. 1885년에 온 '시즈카호'는 그 외의 역사적 기관차와 함께 오타루시 종합박물관에 전시되어 있습니다.

### '시즈카호'(7106형)

'시즈카호'는 1884년에 호로나이 철도를 위해 만들어진 증기 기관차 제 6호였습니다. 당시 미국 기관차와 같은 클래식한 외관을 하고 있고 다이아몬드 스택(불티와 잔불이 튀는 것을 방지하기 위한 것)이라고 불리는 굴뚝이 달린 차체로 앞부분에는 나무로 된 '카우캐처(배장기)'가 달려 있었습니다. '시즈카호'는 1917년까지 홋카이도에서 운행했습니다.

### '다이쇼호'(7150형)

일본에서 만들어진 증기 기관차 제 2호는 '대승리'를 뜻하는 '다이쇼(大勝, 대승)'라는 이름이 붙었습니다. 이는 미국의 증기 기관차를 모델로 1895년에 데미야에 있는 홋카이도 탄광 철도 공장에서 제조된 것입니다. 다이쇼호는 일본에서 가장 오래된 현존하는 일본산 증기 기관차이며, 당시 개척자의 상징으로서 홋카이도 개척사(당시 있던 국가기관)가 채용한 붉은 북극성 심벌마크가 달려 있습니다.

### 아이언 호스호(*Porter 4514*)

아이언 호스호는 홋카이도에서 가장 오래된 현역 증기 기관차로 1909년에 H.K. 포터사에 의해 제조되었습니다. 여름에는 박물관 부지 내에 있는 수동 전차대를

갖춘 선로를 하루에 몇 차례 승객을 태우고 왕복합니다. 현역 기관차를 볼 수 있는 것은 굉장히 귀중한 기회입니다.

#### 제설차

폭설이 내리는 홋카이도에서는 철도 운행이 큰 과제였습니다. 1881년, 일반 화물용 차량의 앞부분과 뒷부분에 금속 췌기를 부착하여 제설차를 만들었습니다. 이후에 선로의 눈을 제거하기 위해 미국에서 제설 기관차가 수입되었습니다. 박물관에는 1910년에 들여온 러셀식 제설차와 뉴욕주의 아메리칸 로코모티브사(*American Locomotive Company*)가 1923년에 제조한 로터리식 제설차가 전시되어 있습니다.