

## 舊手宮鐵道設施

小樽的舊手宮鐵道設施建於 19 世紀晚期，主要用來存放和維護北海道的第一批機關車（火車頭）。如今，這裡的小樽市綜合博物館・本館透過展示同比例模型、照片，以及火車車廂和蒸氣機關車原件，介紹北海道早年鐵路的歷史。包括一個機關車庫在內的部分原始設施至今仍在使用，並面向民眾開放。舊手宮鐵道設施現已被指定為國家重要文化財產。

美國鐵路工程師約瑟夫·克勞福德（Joseph Crawford, 1842-1924）受聘修建從幌內（今三笠市）煤礦經札幌到小樽的鐵路。他從賓西法尼亞州的 H.K. 波特公司（H.K. Porter & Co.）訂購了美國產的蒸汽機關車，又從德拉瓦州的哈倫&霍林斯奧公司（Harlan & Hollingsworth）訂購了客運車廂。1880 年，手宮至札幌路段開通，1882 年全線通車。館內展出多件克勞福德當年購買的機關車、車廂，以及後來各時期的鐵路設施。

### 3 號機關車庫

3 號機關車庫在 1885 年建成，是日本現存最古老的磚砌機關車庫，可同時容納 3 列機關車。車庫兼具功能性與美觀性，有裝飾性的磚牆、弓形屋頂、嵌有拱頂石的拱窗和魚骨紋木門。

機關車穿過這座扇形建築正面的巨大木門進入庫內。車庫兩側及後側都設置了上下推拉窗，配合前門上方的窗戶，為工作人員檢查、維修機關車提供光照。越屋根<sup>\*</sup>式屋頂上沿屋脊排布的天窗，則增加了額外的採光。此外，屋頂上還有 3 個煙囪，可以排放機關車檢修時產生的煙霧。

※越屋根：日本傳統建築形式之一，指常規屋頂的屋脊上方帶窗的小屋頂，以增加室內採光、通風。

### 1 號機關車庫

1 號機關車庫在 1908 年建成，可容納 5 輛機關車。如今，這裡停放著北海道最古老的現役蒸汽機關車「鐵馬號」（Porter 4514）。站在轉車台附近看機關車庫，右側兩庫是原有建築，左側 3 庫則為 1996 年修復，因此磚牆的色澤略有不同。正面的車庫門上方開有

拱窗，拱窗上還有一排高窗，車庫後牆設上下推拉窗，這些窗戶可保障車庫內良好的採光和通風性。

### 轉車台

蒸汽機關車只能往前開，調轉方向需要借助轉車台。機關車庫前方的鋼鐵轉車台是東京橫河橋樑製作所（今株式會社橫河橋樑）在 1919 年製造的。轉車台最初依靠人工手動操作，後來改用空氣壓縮系統。如今，它主要服務鐵馬號（Porter 4514），鐵馬號夏季每天都會在博物館內的鐵軌上開行數次。

### 貯水槽

蒸汽機關車運行需要消耗大量的水和燃料（木柴或煤炭）。長途運行時，有時還會在火車上額外加掛一節車廂，稱「煤水車」，專門裝載全程運行所需的水和燃料。舊手宮鐵道設施內的鋼製貯水槽大約建於 1916 年，用來給煤水車補水，一條長長的出水管將水槽裡的水注入煤水車中。貯水槽的磚砌地基可隔溫，以應對冬季嚴寒。

### 危險品庫

這座石造倉庫建於 1898 年左右，主要用於存放塗料、石油等易燃品。它也是設施內少數留存至今的 19 世紀建築之一。

### 擁壁

為方便煤炭裝船，手宮高架棧橋在 1911 年建成。火車可以沿斜坡直接駛上這座全長 313 公尺、高 20 公尺的棧橋。斜坡外側砌起的磚石擋土牆稱為「擁壁」，能起到穩固支撐軌道的作用。煤車駛上棧橋後，打開車廂底部的卸貨口，車內的煤炭便會順著溜槽直接被送到停泊在下方的貨船上。1944 年，棧橋拆除，但這段 85 公尺長的擁壁卻被保留了下來。

開館時間：9:30～17:00

閉館日：週二（如遇節假日順延），元旦放假期間