

旧手宫铁道设施

小樽的旧手宫铁道设施建于 19 世纪晚期，用于存放和维护北海道的第一批机车（火车头）。如今，这里的小樽市综合博物馆·本馆通过展示等比例模型、照片，以及火车车厢和蒸汽机车原件，介绍北海道早期铁路的历史。包括一个机车库在内的部分原始设施至今仍在使用，并面向公众开放。旧手宫铁道设施现已被指定为国家重要文化财产。

美国铁路工程师约瑟夫·克劳福德(Joseph Crawford,1842-1924)受聘修建从幌内（今三笠市）煤矿经札幌到小樽的铁路。他从宾西法尼亚州的 H.K. 波特公司(H.K. Porter & Co.)订购了美国产蒸汽机车，又从特拉华州的哈伦&霍林斯奥公司(Harlan & Hollingsworth)订购了客运车厢。铁路于 1880 年首先开通了手宫至札幌路段，1882 年全线通车。馆内公开陈列着多件克劳福德当年购买的机车和车厢，同时展出后来各时期的铁路设施。

3 号机车库

这是日本现存最古老的砖砌机车库，建成于 1885 年，可同时容纳 3 列机车。车库兼具功能性与美观性，有着装饰性的砖墙、弓形屋顶、嵌有拱顶石的拱窗和鱼骨纹木门。

机车穿过这座扇形建筑正面的巨大木门进入库内。车库两侧及后侧均设有上下推拉窗，配合前门上方的窗户，为工作人员检查、维修机车提供了必需的光照。越屋根^{*}式屋顶上，沿屋脊排布的天窗则增加了额外的采光。此外，屋顶上还有 3 个烟囱，用于排放机车检修时产生的烟雾。

※越屋根：日本传统建筑形式之一，指常规屋顶的屋脊上方带窗的小屋顶，以增加室内采光、通风。

1 号机车库

1 号机车库建成于 1908 年，可容纳 5 辆机车。如今，这里停放着北海道最古老的现役蒸汽机车“铁马号”(Porter 4514)。站在转车台处看机车库，右侧两库是原有建筑，左侧

三个则为 1996 年修复，因此砖墙的颜色略有不同。正面的车库门上方开有拱窗，拱窗上还有一排高窗，车库后墙设上下推拉窗，充分保障了车库内的采光和通风。

转车台

蒸汽机车只能往前开，调转方向需要借助转车台。机车库前方的这处钢铁转车台是东京横河桥梁制作所（今株式会社横河桥梁）在 1919 年建造的。转车台最初依靠人工手动操作，后来改为空气压缩系统。如今，它主要为铁马号 (Porter 4514) 服务，这辆机车夏季每天都会博物馆区域内的铁轨上运行数次。

贮水槽

蒸汽机车运行需要消耗大量的水和燃料（木柴或煤炭）。长途运行时，有时还会在火车上额外加挂一节车厢，称“煤水车”，专门装载全程运行所需的水和燃料。旧手宫铁道设施内的钢制贮水槽大约建于 1916 年，主要用于为煤水车补水，借助一条长长的出水管，将水注入煤水车中。贮水槽的砖砌地基可隔温，以应对冬季的严寒。

危险品库

这座石构仓库建于 1898 年左右，用于存放涂料、石油等易燃品。它也是设施内少数留存至今的 19 世纪建筑之一。

拥壁

为方便煤炭装船，1911 年，手宫高架栈桥建成。火车可以沿斜坡直接驶上这座全长 313 米、高 20 米的栈桥。斜坡外侧砌起的砖石挡土墙称“拥壁”，能起到稳固并支撑轨道的作用。煤车驶上栈桥后，只需打开车厢底部的卸货口，车内的煤炭便会顺着溜槽直接被送到停泊在下方的货船上。1944 年，栈桥拆除，但这段 85 米长的拥壁却被保留了下来。

小樽市综合博物馆・本馆

开馆时间：9:30～17:00

闭馆日：周二（如遇节假日顺延）、元旦放假期间