

旧手宫线散步道

在已经废弃的北海道第一条铁路“手宫线”沿线，有一段长 1.6 公里的步道，它穿过小樽市内的银行和商业区，通往旧手宫铁道设施所在地。这条步道保留了废线的部分铁轨和数个平交道口闸机，游走在步道上，可以窥见昔日身为重要贸易枢纽的城市生活风貌。此外，步道也是很好的摄影去处，从铁路上能拍到平时难得一见的风景。

北海道最早的铁路

手宫线是幌内铁路最早开通的路段，1882 年便已通车。它连接幌内（今三笠市）当时新开的煤矿和小樽港装卸煤炭的手宫高架栈桥。煤炭由蒸汽机车沿着幌内铁路送到小樽，再装船转运到本州岛。此外，另有火车往来于小樽和北海道中部各站点，运送货物和旅客。

明治时代(1868-1912)，日本政府将北海道视为北方的前沿阵地，鼓励发展该地区。作为国家现代化政策的一部分，政府还聘请了有经验的美国工程师和农业专家前来助阵，他们都亲历过美国南北战争(1861-1865)后高速发展的工业化时期，也拥有应对类似北海道这样严寒冬季的实践经验。受聘建造北海道第一条铁路的铁路工程师约瑟夫·克劳福德 (Joseph Crawford, 1842–1924)就是其中一位。

因地制宜的建设

北海道的铁路采用了与本州岛相同的窄轨设计（1067 毫米），相较于欧洲广泛使用的标准轨道（1435 毫米），它们造价相对低廉，铺设也更容易。于是，建造者为这条铁路定制了 16.5 吨的小型轻量级机车（火车头）和车厢。北海道最早的两辆机车分别被命名为“义经号”和“弁庆号”，取自日本两位 12 世纪的传奇武士源义经和武藏坊弁庆。1880 年，在手宫线正式开通前一个月，克劳福德和他的工程师团队驾驶弁庆号完成了试运行。资料记录下了当时小樽市民第一次看到蒸汽机车的震惊情景。

经营重心的转变

19 世纪 80 年代，幌内铁路每天在手宫和札幌之间往返一个班次，单程客运票价 1 日元，行程 3 个小时。到了 1906 年，小樽港发出的煤炭货运量剧增，铁路暂停了客运服务，全力投入到利润更高的煤炭运输业务。由于本地居民抗议，1912 年铁路上新添了一条客运轨道，手宫站成为货运专用站，一个新的客运站则在向前几百米外建成。

线路的终结

直到 1985 年最终停运之前，幌内铁路（部分路段后来更名为手宫线）始终是连接北海道内陆和小樽港的主干线。随着北海道铁路网的发展，由札幌和函馆开出的客运火车经停更靠近内陆的中央小樽站（今 JR 小樽站），不过货运火车和煤炭车依旧继续使用手宫线，直至其停运。在 1962 年前，手宫线也同时兼顾少量的本地客运服务。

如今，火车客运站台依然矗立在色内金融街附近的铁道旁，等待着再也不会到来的火车。它提醒着人们，当初这座港口城市繁荣兴盛时，手宫线曾是小樽居民日常生活中不可或缺的存在。