

小樽运河

小樽运河历史悠久，陪伴它蜿蜒延伸的是一条砖石步道和路旁的煤气灯。20 世纪早期为满足贸易港口需求而建的仓库如今已被改造为餐厅、商店和博物馆。如此风情万种的街景，是本地市民自上世纪 60 年代开始不懈努力的结晶。

小樽运河的建设旨在缓解从港口货船到沿岸仓库的货物转运压力。这项工程自 1914 年动工，耗时 9 年完成。20 世纪 60 年代，一项有关填河造路的规划被提上议程，引发了小樽市民保护本地文化遗产的草根运动。

繁荣的边境港口

明治时代(1868-1912)，稳步增长的贸易、蓬勃兴起的鲑鱼产业和大量移民的到来令这座港口城市飞速发展起来。到了 19 世纪 80 年代末，小樽近海水域的鲑鱼年捕获量已经达到 9 万吨左右。港口里挤满了来自大阪和日本海沿岸各地运送物资和补给的商船，当商船返程南归时，船上就会满载用鲑鱼加工的肥料。政府出台土地交付以及资金援助计划，吸引了本州岛和日本其他地区的大量新移民来到小樽，或经由小樽进入北海道其他地区。1880 年，北海道的第一条铁路通车，幌内煤矿（今三笠市内）开采的煤炭被运送到小樽港，然后装船送往全国各地，为日本的工业化进程提供动力能源。

修建运河

到 20 世纪早期时，小樽已经是日本北部最大的商业港。港口拥挤不堪，往来于海岸和商船之间驳接乘客、货物的驳船几乎找不到停靠的地方。为了解决这个难题，人们开始沿着海岸填海，修筑了一系列人工小岛。填海工程从 1914 年一直持续到 1923 年，人工岛和原本的海岸之间形成了一条 40 米宽的水道。人工岛链绵延 1.3 公里，通过数座桥梁与本岛相连。岛上建起了新的仓库，驳船通过水道能够直达仓库，同时有了充足的停靠空间。这条水道就是后来的小樽运河。

兴衰变迁

随着技术发展，大型货轮逐渐取代了木造帆船。1937 年，一个全新的蒸汽船码头建

成，船舶可直接靠岸，不再需要借助驳船装卸货物，运河的作用大幅削弱。大约同一时期，国家的主要能源需求也从煤炭转向石油，小樽作为北海道主要港口的地位渐渐成为了历史，运河变成了废弃驳船的墓场。

小樽复兴的标志

1966 年，本地政府为了推动城市现代化建设，提议填平运河，拆除沿岸仓库，新建一条六车道公路。然而，本地居民团体在 1973 年发起了守护运河及城市历史风貌的运动，他们主动清理运河，积极提出各种替代方案。这样的草根保护运动在当时的日本尚不多见，小樽市民的努力引发了全国性的关注。20 世纪 80 年代，保护派与政府之间最终达成协议，决定填平一部分运河河段，建造新的道路，其余河段则收窄，用于拓宽现有道路。运河沿岸修建了砖石步道，装设了煤气路灯，旧仓库也被改造为餐厅、商店和博物馆。小樽运河北段大体保留了原来的面貌，只是当年那些帮助这座城市创造财富的驳船已不见踪影，取而代之的，是岸边停靠整齐的小型渔船和游船。