



線路が紡ぐ物語

鉄道記念物・準鉄道記念物の18史

写真・文＝原田伸一

鉄道記念物は、歴史ある鉄道財産を後世に残すために日本国有鉄道が1958年に設けた制度である。JR北海道ではこれを引き継ぎ、2010年北海道鉄道130周年を機に新たな指定を加え、記念物は4点に準記念物は14点となった。いずれも北海道の鉄道発展に功績があった動力車や施設ばかり。それらが登場した時代背景をたどりながら、果たした役割などを紹介する。

第5回 【クラウス15号（準鉄道記念物第7号）】



ドイツ製機関車の重厚さを伝えるクラウス15号。石炭輸送の貴重な戦力だった

札幌のほぼ北方、JR留萌本線石狩沼田駅で降りると田園風景が美しい沼田町の街並みが広がる。「ほたるの里」をPRし、名産のトマトジュースは「北のほたる」と名付けるほど。近年は雪エネルギー活用先進地として知られている。

その街の郊外、ほろしん温泉ほたる館（ここにもホタルの名が！）の

道路を挟んで向かい側に小さなSLが展示されている。クラウス15号。動輪は二軸。三角おむすびのような前面、細長い煙突が特色で、赤地に「15」と書かれたナンバーが輝いている。一八八九年（明治二十二）ドイツ・ミュンヘンのクラウス社で製造され、九州鉄道が二十両輸入した中の一両だ。

は明治鉱業昭和鉱業所で石炭列車の入換作業を務めた。しかし、寄る年波には勝てず六七年（昭和四十二）、ついにポイラーの火を止めた。

沼田町社会福祉協議会会長松田眞一郎さん（八〇）の父七郎さん（故人）は、戦後しばらく15号の機関士を務めていた。旧南満州鉄道の特急SL機関士だった七郎さんは、定年まで15号と一心同体で仕事をしたという。「駅のそばを通ると、父がポイラーに上がって一生懸命磨いているのをよく見かけました」と眞一郎さん。このころエネルギー政策の転換により、炭鉱は次々と閉山に追い込まれ、留萌鉄道も七一年（昭和四十六）に全線廃止。道内の他の炭鉱鉄道も同じ運命をたどった。

日本最初の鉄道が新橋―横浜間で開業したのは一八七二年（明治五）で、機関車はイギリス製だった。しかし、北海道はアメリカ製、さらに九州、四国はドイツ製と分かれた。顧問役に招いた外国人たちが自国の機関車を売り込んだからだろう。

15号はその後、東京横浜電鉄を経て一九三一年（昭和六）に沼田町にあった留萌鉄道に譲渡された。ドイツで生まれ、日本では九州から北海道に渡り歩く長い旅だった。同鉄道は留萌炭田の石炭を運び出すため敷設され、15号

沼田町は15号の歴史的価値を評価し、七〇年（昭和四十五）に町文化財に指定済み。炭鉱全盛時代を知っている町民にとつて、15号は繁栄を今に伝えるせめてもの形見となった。夏、温泉周辺では無数のホタルが夜空を灯し、勇壮な「夜高あんどん祭り」も開かれる。15号も炭鉱が華やかだったころの光景をいつとき夢見るのだろうか。