

ロータリー車 キ604号機 (回転式雪かき車)

製造 昭和14年1月20日 国鉄苗穂工場
 配置 昭和15年1月1日 岩見沢機関区
 昭和15年1月19日 深川機関区
 昭和38年5月31日 名寄機関区
 退任 昭和50年10月18日 約36年間運行
 全長 19.025 m 高さ 4.080 m
 自重 84.50 t 整備重量 115.00 t
 雪を飛ばす距離 横に30 m位 上に20 m位
 羽根の回転数 毎分70~80回転
 走行料数 26,762 km
 運転線区 函館、宗谷、留萌、札沼、富良野、石北、
 天北、名寄、深名の各線。

回転式雪かき車として、旧・国鉄苗穂工場で製作に成功したもので、かき寄せ式雪かき車と組み合わせての活躍は勇壮そのものであり、今なお、その雄姿がしのばれる。

前部の羽根を回転させて雪を飛ばす動力は、搭載してある機関車用ボイラーの蒸気であるが、自走できないので、機関車に後押しをしてもらうことになる。「キマロキ」編成は、札幌鉄道局苗穂工場の工作課長であった羽島金三郎氏が大正15年に欧米の除雪車を視察研究し、昭和3年にマックレー車の製作に成功し、ロータリー車と組み合わせて開発したものである。

SL D 51398号機 (蒸気機関車)

製造 昭和15年1月24日 日本車輛製作所
 配置 昭和15年2月9日 岩見沢機関区
 昭和18年9月8日 追分機関区
 昭和22年10月1日 旭川機関区
 昭和44年10月4日 北見機関区
 昭和47年3月15日 名寄機関区
 退任 昭和48年9月10日 約34年間運転
 全長 19.730 m 高さ 3.980 m
 自重 90.50 t 整備重量 125.10 t
 動輪直径 1,400 mm 最大牽引力 1,200 t (1,500馬力)
 最高速度 85.00 km
 走行料数 2,372,301 km

(地球を約60周、稚内~鹿兒島間を約3,082 kmとして約385往復の距離を走行した)

形式D 51型は、9600型に代わる大型強力貨物用機関車として、近代装置と新材質を採用して製造された。

日中戦争・太平洋戦争で輸送増強となり、昭和11年から昭和20年までに1,115輛製造され、戦時中、戦後とも大活躍をした機関車である。この機関車は398番目に製造された。

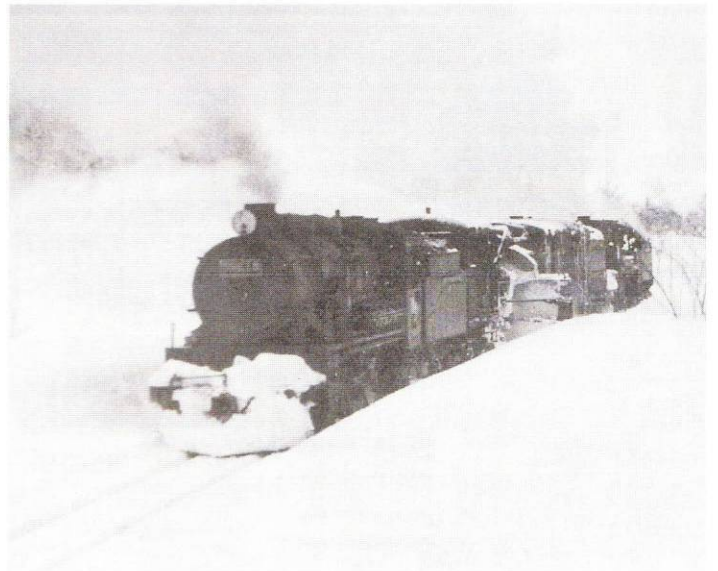
高性能を誇るD 51型は、「デゴイチ」の愛称で知られており、世界的にも狭軌鉄道最大の傑作とされている。

車掌車 ヨ4456号車 (緩急車)

形式 ヨ 3500型
 製造 昭和29年 川崎車輛
 全長 7.830 m
 高さ 3.735 m
 自重 9.75 t
 展示 昭和63年6月16日

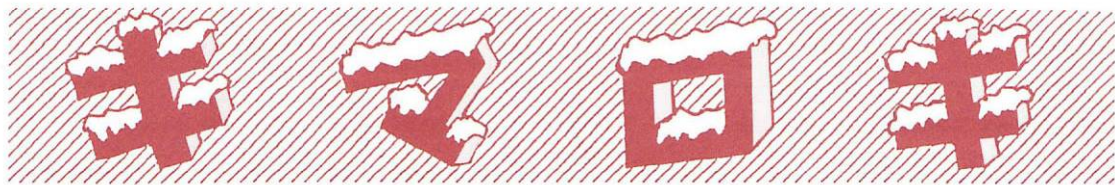
貨物列車などの列車運行管理上、車掌専用の車輦として製造され、通常の列車のほか、事故・災害などの時の作業員や工具などの輸送に対応した。車掌車は性質上、一般的に「緩急車」と呼ばれ、後年に、排雪用列車にも車掌車が連結され、監督員や作業補助員が添乗して運行されていた。

昭和51年に旧・国鉄から「キマロキ」の貸与を受け展示したとき、車掌車はなかったのでこれを連結展示をし、完全な形にしたいと探していた。釧路にあった車掌車を購入して連結展示したもので「キマロキ」保存会の管理棟としても使用している。
 (寄贈者・中田一良氏)



名寄本線で活躍中のキマロキ排雪列車 (昭和10年代)
 (写真提供・中田一良氏)

SL「キマロキ」編成排雪列車



型式9600型蒸気機関車

マックレー車

ロータリー車

型式D 51型蒸気機関車

車掌車



(キマロキの挿し絵・鮫島惇一郎氏画)

(車輛編成全長 約75 m)

展示場所・名寄市北国博物館前 (旧名寄本線・線路上)

《毎年10月中旬から翌春4月下旬まで雪害防止のためにビニールシートで冬囲いをして保存している》

全国で名寄だけにしかないS L 排雪列車「キマロキ」

北海道の開拓が始まり、明治33年(西暦1900年)には名寄にも開拓の鋤が入れられ、明治36年9月3日に現在の宗谷本線が名寄まで開通しました。そして、機関区をはじめ保線区や車掌区、電務区などの関係機関が次々と開設されました。名寄市は鉄道の発達とともに歩んできたまちで、宗谷本線と、今は廃線となった名寄本線・深名線の分岐点として、道北の交通、文化、産業の中心都市として発展を続けてきました。

時代の移り変わりとともに、昭和50年(1975)12月で全国からS Lの姿が消えましたが、名寄に配置されていて、道北の厳しい寒さと風雪を克服して活躍してきたS Lを、旧・国鉄当局(現在のJR)から、当時の排雪列車編成のまま貸与を受けることができました。

昭和51年10月末に、その雄姿を再現して名寄公園の高台に展示保存をし、市民をはじめ広く皆様に親しまれてきました。その後、平成元年(1989)4月に名寄本線が廃線となり、その跡地を含めた地区に博物館の建設計画が進められました。これに合わせて平成5年(1993)6月に、博物館前の旧名寄本線の線路上に移設展示をし、すぐ近くの宗谷本線を走る列車の中からでも、見ることができるようになりました。

新型の特急列車が走る時代ですが、全国で名寄だけにしかないこのS L 排雪列車「キマロキ」を、市民の大切な財産と誇りとして、また、名寄市のシンボルの一つとして、末永く保存するものです。

名寄市・名寄市北国博物館 名寄S L 排雪列車(キマロキ)保存会

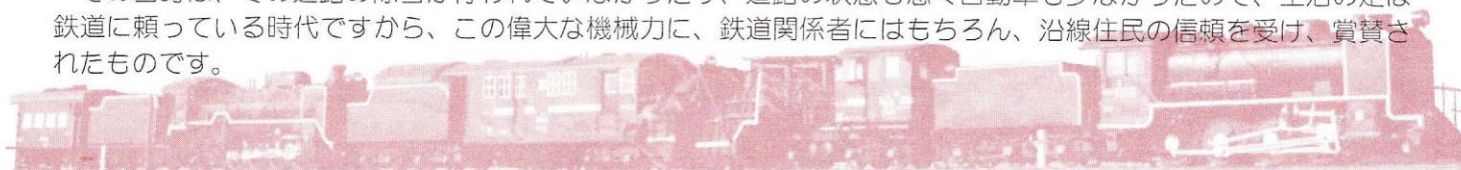
キマロキ編成のあらまし

「キマロキ」編成とは、機関車の(キ)、マックレー車の(マ)、ロータリー車の(ロ)、機関車の(キ)の順に連結された、排雪用編成列車のかしら文字をとって、名づけられたものです。

雪の多い北海道や東北・北陸地方では、普通はラッセル式という逆V字形の羽根で、雪を両側にはねて線路の除雪をしますが、だんだんレールの両側に高い雪の壁ができて、ラッセル式では除雪が困難となり、列車の運行に支障をきたすようになります。そのような状態になったとき「キマロキ」編成の排雪用列車を出動させました。

これには、機関区員や保線区員など十数名が分乗し、一致協力のもとに作業に当たりました。先頭の機関車が両側の雪の壁をくずしてかき集めるマックレー車を引き、その集めた雪を、ロータリー車が回転する羽根で遠くへ吹き飛ばし、そのロータリー車を、機関車が後押しをするという一連の作業で、きれいに除排雪をしたのです。猛吹雪などで吹きだまりができて不通となったときには、ロータリー車を先頭にして機関車で押す「ロキ」、または機関車2台で押す「ロキキ」編成で排雪をする方法もとられました。

その当時は、冬の道路の除雪が行われていなかったり、道路の状態も悪く自動車も少なかったので、生活の足は鉄道に頼っている時代ですから、この偉大な機械力に、鉄道関係者にはもちろん、沿線住民の信頼を受け、賞賛されたものです。



S L 59601号機 (蒸気機関車)

製造	大正10年11月3日	川崎造船所
配置	大正10年12月28日	富良野機関区
	大正11年10月23日	名寄機関区
退任	昭和47年10月26日	約51年間運転
全長	16.751 m	高さ 3.813 m
自重	69.34 t	整備重量 94.85 t
動輪直径	1,250 mm	最大牽引力 800 t (1,000馬力)
最高速度	65 km	
走行軒数	2,608,745 km	
(地球を約65周、稚内~鹿児島間を約3,082 kmとして約423往復の距離を走行した)		

形式9600型蒸気機関車は大正2年から製造され、内容・外観ともに、大正時代における日本の代表的貨物用の機関車であった。

D51型が普及する昭和16年までに784輛が製造され、「キョウロク」(96)の愛称で知られており、特に勾配線に威力を発揮し雪にも強かった。

この機関車は501番目に製造され、名寄機関区に配置されてから退任するまで、実に50年間名寄機関区を拠点として活躍したもので、名寄機関区に勤務した機関士や整備関係者に愛されて、長く働いた機関車である。

マックレー車 キ911号機 (かき寄せ式雪かき車)

製造	昭和13年10月20日	国鉄苗穂工場
配置	昭和15年1月1日	岩見沢客貨車区
	昭和15年1月19日	深川客貨車区
改造	昭和36年	国鉄旭川工場
配置	昭和38年5月31日	名寄客貨車区
退任	昭和50年10月18日	約36年間運行
全長	8.470 m	車体を最長に延ばした場合 11.198 m
高さ	3.990 m	自重 24.50 t
雪の最大かき寄せ巾	7.750 m	
走行軒数	27,560 km	
運転線区	函館、宗谷、留萌、札沼、富良野、石北、天北、名寄、深名の各線。	

除雪車は、操業以来ラッセル式の単純な構造のものが多かったが、大正12年に回転式(ロータリー)の雪かき車、大正15年には幅広式(ジョルダン)の雪かき車がいずれもアメリカから輸入された。

かき寄せ式(マックレー)の雪かき車は、国産として初めて苗穂工場で作成に成功したもので、回転式の雪かき車と組み合わせて、画期的な除雪方式として世界的にも有名になった。

