

No. 218【2016年7月22日配信】
津軽森林鉄道で活躍した蒸気機関車（担当：児玉）

皆さん。こんにちは。文化財課の児玉です。

森林博物館に「津軽森林鉄道」をテーマとした常設展示室が明日23日（土）にオープンすることにちなんで、今回は津軽森林鉄道で活躍した蒸気機関車について紹介したいと思います。

津軽森林鉄道は、津軽半島の豊富な木材を効率的に青森市に集めるために整備された日本初の森林鉄道で、明治39年（1906）に着工し、明治42年に完成しました。

蒸気機関車は、津軽森林鉄道の建設に伴い明治41年2～3月にボールドウィン社（米国）製3台及びライマ社（米国）製1台の計4台の蒸気機関車が導入されました。



ボールドウィン(今泉停車場)

うち3台は5月より組立を始め、7月には工事用として使用が開始されましたが、残りの1台（ボールドウィン）は、運搬中の破損により8月の時点でも組立には至っていませんでした。

ボールドウィンは、堅ろうで故障が少なく、昭和15・16年（1940・41）頃まで津軽森林鉄道の花形として運用されました。一方、ライマはシェイ式と呼ばれる歯車型の特殊構造で、急勾配に強く、出力も大きいことから活躍が期待されましたが、全長の長さの影響などで脱線トラブルが続きました。



ライマ

その後、さらに 1 台の機関車を導入することになり、この入札公告が明治 44 年(1911) 4 月 26 日付の『東奥日報』に掲載されています。結果、コッセル社（ベルギー）の機関車に決まりましたが、タンク容量が大きく青森—今泉（中泊町）間を無給水で走行できたものの、全長が長いことからしばしば脱線したといわれています。

大正 12 年 (1923) と昭和 2 年には、コッセル社（ドイツ）より 2 台の機関車を購入しました。この機関車から燃料がまきから石炭に変わりました。その後はコッセルをモデルにした国産機関車が導入されるようになりました。

国産機関車は、大正 5 年と昭和 6 年に購入された雨宮製作所製をはじめ、楠木製作所製(大阪)、岩崎レール商会製（東京）などが次々と導入され、ディーゼル機関車に切り替わる昭和 29 年頃まで活躍しました。



雨宮式

津軽森林鉄道の常設展示室では、蒸気機関車の移り変わりを紹介するパネルや当時使用されたレール、ボールドウィン蒸気機関車の大型パネルなどを展示しており、かつて森林博物館周辺が「津軽森林鉄道」を軸とした木材の流通拠点として活況を呈していた歴史を振り返ることができるものとしています。