



大草付近を走る蒸気機関車
(長崎外国語大所蔵)

長崎線の蒸気機関車

写真に見る

1115年前の長崎

日露戦争時代

姫野 順一

□13□

写真は、大村湾沿いの大草付近を走る門司行き蒸気機関車。奥に写っている島は右が竹島、左は鹿島。海岸沿いの線路は明治31(1898)年に敷設された。木製の運転台に215と記されている。この車両は鉄道作業局が明治30(1897)年にアメリカから輸入した飽和型テンダ(炭水

50形蒸気機関車となる。鳥栖から分岐する九州鉄道佐賀線は、明治24(1891)年に佐賀まで、28年に武雄、30年に早岐と延伸した。25年に始まった佐世保―長崎の鉄道工事は不況で遅れ、28年に長与―長崎(現浦上駅)がまず完成した。長崎線は明治31年に早岐から大村に延び、年末に長与までつながり鳥栖―長崎(同)間が全線開通した。このとき、諫早、喜々津、大草に駅が完成する。

緒船で時津に渡り、人力車で時津街道を道ノ尾駅まで走り、汽車で長崎に乗り継いでいた。九州鉄道で最長となる諫早―長与間の松ノ峠トンネル(約10キロ)は難工事であった。浦上から長崎(現長崎駅)まで延伸するのは明治38年で、着工から13年を要した。

明治39(1906)年のダイヤ改正で門司―長崎間に、「最大急行」と宣伝された急行列車(料金不要)が登場する。朝5時45分長崎発、午後1時16分門司着で7時間半を要した。九州鉄道は40年に国有化され、42年から長崎本線となる。明治36(1903)年、イギリスから長崎港に帰国した夏目漱石は東京帰りに汽車を使い、40年に長崎・熊本を訪れた与謝野鉄幹ら『五足の靴』の5人連れも東京から鉄道を利用した。昭和9(1934)年に有明海側の肥前山口―諫早間が長崎本線となり、旧長崎本線は佐世保線と大村線に分離される。現在の市布経由の長崎本線が開通するのは、長崎トンネルが完成した昭和47年のことである。

不況で遅れた全線開通

随時掲載します

(長崎外国語大学長)