



C12型69号蒸気機関車

製造日 昭和9年2月10日
 製造箇所 日本車両株式会社
 配属場所 昭和9年2月15日 松本機関区
 昭和13年5月26日 金沢機関区
 (直江津、糸魚川機関区にも配属)
 昭和19年11月13日 飯山機関区
 (直江津、糸魚川機関区にも配属)
 昭和33年8月14日 七尾機関区
 昭和33年12月2日 富山機関区
 昭和36年7月7日 糸魚川機関区
 昭和47年3月11日 中津川機関区
 昭和48年10月6日 木曾福島機関

区
 昭和49年3月 さよなら運転
 走行距離 128万8,671.6km
 (地球を約32周)
 安城市設置 昭和49年5月12日
 (安城市総合運動公園SL広場)

C12型タンク式蒸気機関車諸元性能表

軸配置 1C1
 火格子面積(m²) 1.30
 機関車重量(t) 50.05
 付熱全面積(m²) 74.20
 動輪上重量(t) 32.02
 水タンク容量(m³) 5.5
 軸重最大(t) 10.9
 燃料搭載量(t) 1.5
 動輪直径(mm) 1,400
 缶中心線高(mm) 2,450
 シリンダ、直径×行程(mm) 400×610
 全長(mm) 11,350
 缶圧力(kg/cm²) 14.00
 全高(mm) 3,900

C12型蒸気機関車

タンク式蒸気機関車 1-C-1型
 (最大出力 505ps 最高速度 75km/h)

昭和時代の初めの頃に登場したローカル線用の小型タンク機関車です。昭和7年から22年までに、川崎車両・汽車製造・日本車両・日立製作・三菱重工各社で293両が製造されました。

この時代、日本各地に幹線より規格が低い”簡易線”(4級線)と呼ばれる鉄道線路が引かれました。

当時の国鉄は線路を敷くに当たり、上から「甲」、「乙」、「丙」と3段階の規格に分けていました。「甲」線は重量(軸重)の重い機関車が走れるように作られましたが、規格の低い「丙」線では重量の重い大型機関車は、レールがその重みに耐えられないため走れませんでした。

その頃の日本では「丙」線よりも更に規格の低い線路を各地で敷くようになり、これを「簡易線」と決めたのですが、大正時代以降に簡易線を走れるような重量の軽い機関車は、明治時代の旧式の機関車以外ありませんでした。そこで新たに設計して作られたのがこのC12形式蒸気機関車です。

先に作られたC11形式と似かよった外観ですが軽量化を図るため、より小型化されています。

またC11には取り付けられていた除煙板(デフレクター:煙突付近の両脇に立てられている鉄板)も省略されました(後にデフレクターを装備した車両もあります)。



在りし日の
C12 69

