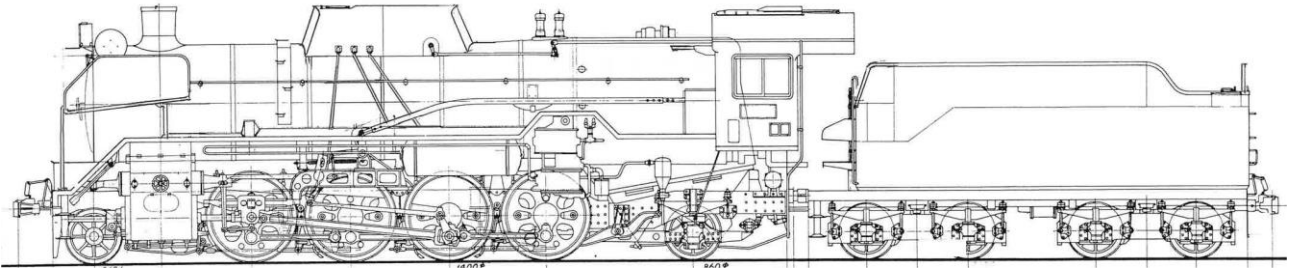


D 5 1 8 6 2



町田市に保存されているD 5 1 8 6 2について、以下紹介する。

昭和50年度に当時の国鉄から全廃された蒸気機関車はその前後から保存ブームが巻き起こり全国各地に主として国鉄からの貸与と言う形で保存された。町田のD 5 1 8 6 2もその中の一両だが、もともと現役当時からユニークな機番であった本機は現在全国に保存されている166両のD 5 1の中ではこの862番だけが持つ今に残る特徴がいくつかあり、非常に貴重な機関車である。以下 それらについて説明する。本来町田とは縁がなかった862番が選ばれた理由については不明である。

1. 生い立ち

製造所

D51862 国鉄浜松工場= [87] 1943-11-18

国鉄工場ではD51は合計228両が製造されたが、浜松工場は1937年の86以降、国鉄工場としては最多の70両を製造している。862は国鉄工場の中では最終ロットとなった861-863の内の一両であった。この前の853-860は鷹取工場にて製造され、続番となる864.865は汽車製造で樺太の恵須取鉄道向けに製造されたが、国鉄に編入された物である。浜松工場では1919年、1920年に18900-18917（後のC511-18）を生産して以来となる17年ぶりの蒸気機関車製造であった。この3両の後は同年度のD52の製造となっている。

車歴；

1943-11-18 製造→納入；国鉄；D51862→配属；名古屋局→

1943-11-18 稲沢着→

1943-11-21 配属；稲沢→

1943-12-01 使用開始→

1947-09-25 借入；稲沢発敦賀へ→

1948-01-15 返却→

1949-09-14 木曾福島→

1959-06-00 頃；長野工場切取式除煙板N-2型装備；木曾福島→

1960-02-21 換気装置取付→

1971-08-19 廃車；木曾福島→（最終走行距離1,795,572.4km）

1971-12-02 東京西鉄道管理局長と町田市長との間で無償貸与契約締結

1972-05-05 町田市すみれ会館脇にて保存

2. D51862の特徴

本機の特徴はその多くが製造時の出自に関係している。昭和18年、太平洋戦争が激化し状況が悪化、資源、資材の不足が明らかとなり、それらの節約や製造における工程の簡易化、簡略化のために各種の変化が生じた。製造所や製造ロットにより、また製造時の在庫部品の状況により、一両ごとに違うと思われるような差異が生まれた。主として戦後の標準化改造などもあり現在でも製造時の形態の詳細は明らかになっていない部分もある。

以下、本機の特徴をあげる。

(1) 煙室扉の変形形状

給水温め機を装備するために煙室部の煙突前はU字状の欠き取りがある複雑な構造となっているが、それを単純化した結果煙室前板が円ではなく上部が直線状の形状となった。それに合わせる為、煙室扉も同様の形状とする設計となった。煙室扉としての製作は円より手間がかかると思われるが、給水温め機付近の構造簡略化が優先されたと思われる。851以降に採用されたと思われるが詳細は不明である。戦後の装備改装により多くの対象車が標準型に改装された(1068, 1072, 1103など)、が862は廃車時までその形状を維持した数少ない車両の内の一両である。他に851, 852, 855, 861, 1104, 1111, 1161(下線は煙室前板は改装により円となり煙室扉だけ変形形状が残った機番)などが見られた。保存機として残っているのは862のみである。

(2) ドーム形状

戦時型のいわゆるカマボコ型(角ドーム)の変形型である。通常の角ドームは前後端が垂直になっているのに対し862の物は前後端が斜めになり更に中央部が折れ曲がった形状となっている。この形状はD51の中で861, 862, 863の3両のみに装備された非常に特殊な形状である。3両とも廃車までこの形状が維持された。この形状は862の直後に同じ浜松工場で製造されたD52の1-10に引き継がれたが、D52の物は戦後の改装ですべて失われてしまい上記3両のD51のみが残った。保存機では862のみである。

(3) 長野工場式切取り式除煙板

切取り式除煙板は小倉工場製が有名であるが長野工場においても独自の設計による切取り式除煙板への改造が行われた。両数は15両で小倉工場式と同数であった。他に62, 135, 324, 473, 501などがあげられる。保存機は当機以外にも405, 735, 824が見られるが、貴重な物である。

(4) C59戦前型の車輪と思われる従輪

C59戦前型のみ採用された特殊形状の車輪(補強付スポーク車輪)が従輪に使用されている。1949年以降はC59とは縁が無い長野工場地区への配置となっているのでそれ以前に浜松工場での交換と思われる。ただその頃にはC59の廃車は殆ど発生していないので廃車流用ではなく予備の車輪の流用ではないかと思われるが詳細は不明である。目立ちにくい部分なので他の状況は不明だが、この形状の車輪自体保存されている物が少なく貴重な存在である。(C59, C60の保存機に見ることができる。C591, C601はオリジナルがこの形状なので当然装備されているが、戦後型の161, 164も現役時代に先輪の内1軸がこの形状の車輪に振り替えられている)。またJR東日本で動態保存されているC6120の第2先輪もこの形状に振り替えられている。その後の調査で従輪の助手側の車軸からC577の刻印が発見された。

なぜ C57? 謎は深まるばかりである。

(5) エアー放熱管

通常の装備ではコンプレッサーからの配管は1.25往復してエアータンクに達するが、当機は資材節約の為両側とも0.75往復でエアータンクに接続されている。これは製造時の形態を維持するもので戦後の装備改装で通常型に戻された物もあるが多くはそのまま廃車までその形態を維持した。保存機の中でも900以降の車両についてはこの形態を残したものを見ることができる。

(6) テンダ前端形状

テンダの前端上部の切下げ部分が直線状になっており標準形状と異なっている。これも資材節約でテンダの上部の石炭庫が木製だった物を、戦後の標準化により改造された名残だと思われる。この石炭庫部分の改造(鉄板の貼り足し)は戦後対象機すべてに実施されたと思われるが、①改造の痕跡を色濃く残した物(849, 851等)から、②標準機に比し変形のもの、③標準機と全く同形に改造された物と大きく3種類にわけられる。862は②に分類されるが、861は②、863は③で兄弟機でも形状が異なっているのは改造した工場による変化だと思われる。D51のテンダ上辺形状は標準型も含め形状の差異が多く今後の研究課題と思われる。

(7) 前面ステップ配置

正面から見たデッキからランボードに上る斜めの部分のステップ配置が上から機関士側が外側から内側へ、助手側が内側から外側への配置で、左右非対称となっている。他にも例があるかも知れないが珍しい存在と思われる。原型は861, 863を見ると内側から外側の配置と思われ助手側が原型、機関士側がどこかで改造されたと思われる。場所、時期は不明であるが1969年には現形状となっている。町田に保存中の862には下段ステップ付近に旗竿を取付けるための受けがあるが、保存後に追加されたものである。

(8) ボイラ安全弁

D51862の履歴簿より製造時のボイラ安全弁が皇室の下賜品を原料とした物が使われていることが判明した。渡部肇氏の調査では861が、沖田祐作氏の機関車表では863が皇室下賜品を使用したとの表記があるので同一ロットで浜松工場で製造された861-863は何れも皇室下賜品を使用していたと思われる。

862の特徴を列記したが、最初に記したようにこの内1, 2, 5, 6, (8)については戦時中に製造された故の名残である。戦争当時の生産状況を今に伝える貴重な遺産と思われる。



通常の円形の煙室扉



上部が直線状の変形煙室扉



D51862 の特殊形状のドーム、放熱管も下の例と比較すると違いが判る。



D51 の通常型のドーム