# ムサシノモデル製品情報

平成 27 年 4 月 17 日

## 鉄道省／国鉄　８８５０型

タイプ１　大正時代　初期タイプ（今回のサンプル）真空ブレーキ
輸入当時のスタイリッシュな姿を留めている。
タイプ２　大正時代　中期タイプ　真空ブレーキ
発電機を設け電気式ヘッドライトを装備。テンダーには重油併燃用のタンクを積んだ特急牽引機たけなわの頃のスタイルを製品化。
タイプ３　昭和初期戦前～戦後　ボルジッヒ製空制化タイプ
八高線にてホハ１２０００、ナハ２２０００はた又貨車を混じえて牽引して活躍していた時代を再現。東北のローカル線でも使用。
タイプ４　昭和初期戦前～戦後　川崎造船製空制化タイプ
タイプ３同様に八高線にて活躍していた時代を再現。
タイプ５　三井鉱山奈井江鑛業８８６４号機
戦後北海道の炭鉱鉄道へ譲渡された８８６４号機を正確に再現。

＜大正時代　初期タイプ　真空ブレーキ　サンプル＞　東京駅発の最初の特急牽引機

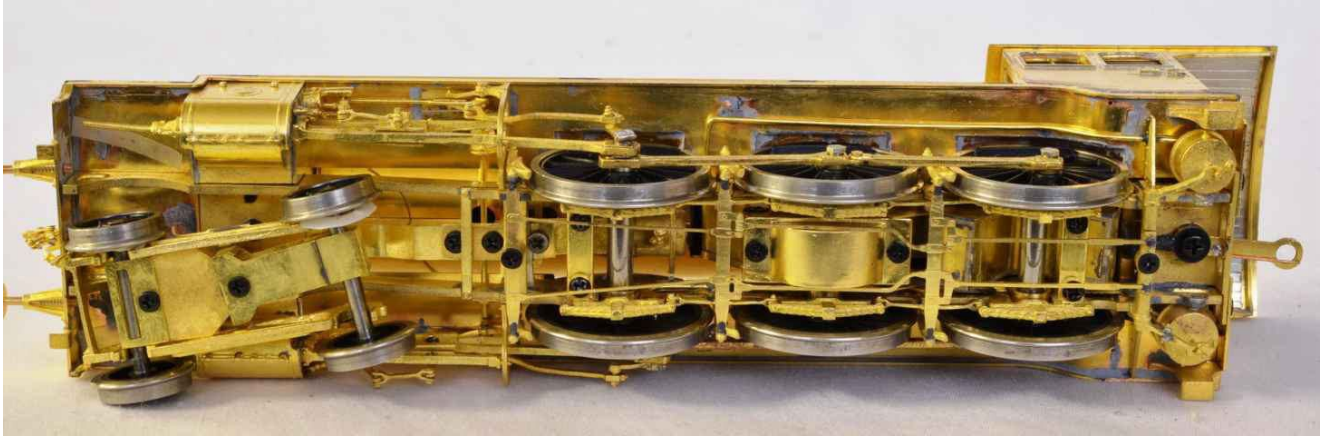
＜三井鉱山奈井江鑛業８８６４、晩年の空制化タイプ＞
キャブを延長した事により一見ハチロクSキャブ風となります。増炭板、梯子が付いたテンダーが炭鉱鉄道の機関車らしさを醸し出します。

当店のサイトでも度々記してきました１６番での蒸気製作を復活させたいと長～く準備を行ってきました。形式は８８５０。非常に模型化の難しいプロトタイプです。１９１１（明治４４）年ドイツ ボルジッヒ製で番号は８８５０～８８６１の１２輌。１９１３年には直ぐ川崎造船所でコ

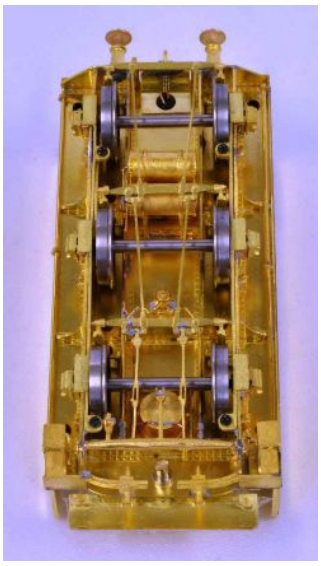
ピーが１２輌８５６２～８５７４製造されている。ボルジッヒ製は機関車本体のみの輸入でテンダーは６７００、６７５０等と同様の３軸テンダーの組み合わせ。川崎のコピー機は片ボギー式台車のテンダーを使用している。東海道線（新橋～神戸間）の特急「最急行」は４－４－０の６４００が牽引していたが１９１２（明治４５）年東京（新橋）～下関間に大陸と結ぶ為の特別急行を新設する事となり（１列車、2列車後の特急富士）国際列車としてそれに相応しい内容の質を求められる事となった。これを牽引する目的で当時の鉄道院の工作課長であった島安次郎が計画したのが加熱式の２－Ｃ形テンホイラーを海外、特にドイツへ発注する事であった。結局入札の結果 島が要求したドイツ製はシュワルツコップフの８８００形とボルジッヒの８８５０がその範疇に入るものであったがイギリスのノースブリティッシュは飽和式の８７００形をアメリカのアメリカン・ロコモティブは２－Ｃ－１のパシフィック形８９００形を政治的手段を使って押し込んでくる事となる。８８５０は中部鉄道管理局内の東海道線各機関区、新橋、沼津、浜松、名古屋庫に配置され１９１２年６月運転開始の特別急行１、２列車を牽引。開業１００年の東京駅最初の特急牽引機となる。有名な山北越えでは後部補機に９７５０等のマレー機関車を付けて走破している。これ以降１９２０（大正９）年の１８９００形（後のＣ５１）登場まで東海道線東京口の特急牽引機として大活躍する事となる。しかし１８９００の増備により８８５０も東海道線でのローカル列車用となり一部は東北線にも進出。昭和に入ると安房北条、勝浦、千葉庫に集められ房総線の主力機となっている。１９３４（昭和９）年八高線全通により１１輌が八王子、高崎に集められここで戦後まで使用される事となる。残りの１３輌は青森、米沢や１９３６年7月の五能線全通により弘前、鰺ヶ沢庫に転用されているがこれらもその後８６２０の進出により戦争中には東鉄局へ戻され飯田橋、恵比須、土浦、高萩等に配置され入換に使用されている。１９５１年までに全て廃車になっているが８８６４、８８６５の２輌は１９５０年廃車後北海道、三井鉱山奈井江鑛業に譲渡され８８６４は１９６１年廃車、川崎造船所製８８６５も翌１９６２年廃車解体されているので残念な事に保存機は残されていない。８８５０形はそれまでの旅客用機関車と比べれば遥かに大型のものであった。又これらの機関車を参考とする事により８６２０、９６００ひいては１８９００（Ｃ５１）への道を開く事となる。８８５０の特徴として厚みが有り更に高さを低く取る事ができる棒台枠を採用した結果ボイラー中心高さを高く取り火室を台枠の内側ではなく台枠の上に置く事が可能となった。これは火室の中を広く取り奥行を短くし機関助士の投炭を楽にする効果がある。心配された高い缶中心によるバランスの悪さも問題なく後にこの方式の影響を受けて製作されたのが９６００形ではやりボイラー中心を高くし火室を台枠上に置いている。もう一つ８８５０の特徴として火室を台枠の上に置く事により第2、第３動輪間の距離を大きく取る必要がなくなり第１動輪を後ろに寄せてメインロッドを結ぶ事で固定軸距を短くしカーブ走行の円滑さを計っている。この結果先輪と第１動輪間が大きく空く事となりこれが模型的にはアメリカン、４－４－０同様機関車の軸重バランスを取るのが大変難しいものとなっている（古い製品では軸距離を前方に伸ばしてデフォルメしていました）。

厚みがありさらに高さを低くする事ができる棒台枠と上に乗った火室の表現、さらにフレームの中に落とし込まれた灰箱等々ＯＪ並みの作り込みです。8850は模型化する上で軸重バランスの取り方が困難なプロトタイプです。この為動輪及び先台車はフルイコライジングとしテンダーの重量の一部を機関車本体に掛ける事により第2動輪中心に重量バランスの中心を持ってくる事に致しました。当店のホハ、ナハ系客車7輌を牽引する事が可能です。

真空ブレーキのエデクターがボイラー横に見えます。又後ろ妻が無いのも輸入機としての特徴です。キャブインテリアはフルに作り込みました。

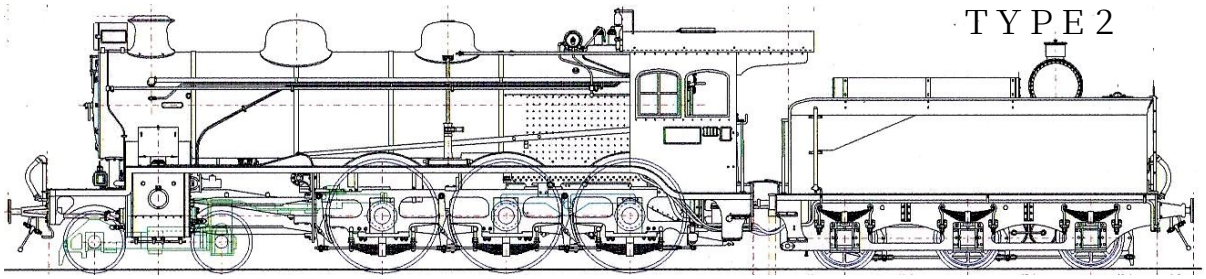


廻りはまさにＯＪ並みの作り込みです。１６番の蒸気機関車モデルとしてはあらゆる意味でこれまでで最高の出来栄えであると断言できます。

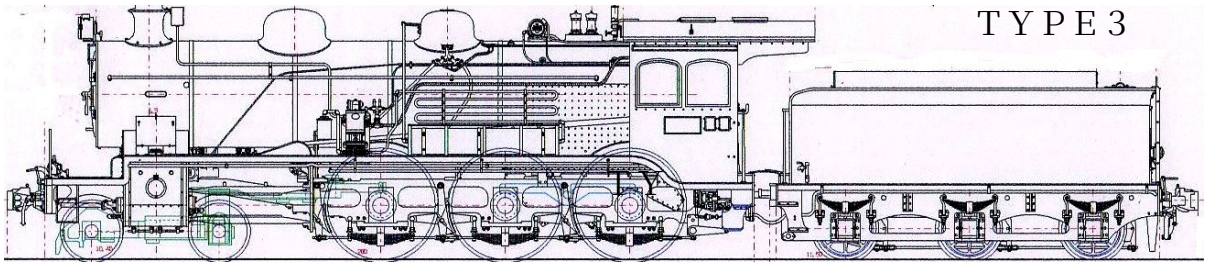


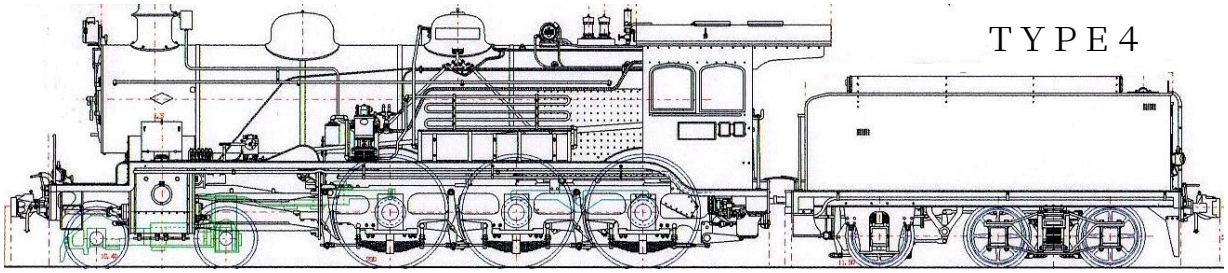
真空ブレーキバージョンのテンダー下廻り。後ろ２軸がイコライザーで結ばれ、前の一軸の上下動を少し大きく取りテンダーの重量の一部を機関車に掛けています。

キャブインテリアは真空ブレーキバージョンとはしっかりと作り分けを致しました。後ろ妻も取り付けられています。




東海道線特急牽引機列伝の最初に位置し後のＣ５１、Ｃ５３、ＥＦ５０、ＥＦ５３、ＥＦ５５、Ｃ５９、ＥＦ５７、Ｃ６２、ＥＦ５８、ＥＦ６０、ＥＦ６５、ＥＦ６６に繋げる最初の一歩。




キリトリ線

## ＜お　客　様　ご　注　文　書＞

ご注文年月日　　年　　月　　日

ご氏名　　郵便番号　　-

ご住所

電話番号　　ＦＡＸ番号

メールアドレス

| 製　　品　　名 | 本体予価 | 数　　量 |
|---|---|---|
| タイプ１　大正時代　初期タイプ　真空ブレーキ<br>輸入当時の美しいスタイル　３軸テンダー | | 台 |
| タイプ２　大正時代　中期タイプ　真空ブレーキ<br>ヘッドライト＋発電機装備、テンダー重油タンク付３軸テンダー | | 台 |
| タイプ３　昭和初期戦前～戦後　ボルジッヒ製空制化タイプ　八高線で戦後まで活躍　３軸テンダー | | 台 |
| タイプ４　昭和初期戦前～戦後　川崎造船製空制化タイプ　八高線で戦後まで活躍　片ボギー式テンダー | | 台 |
| タイプ５　三井鉱山奈井江鑛業８８６４号機<br>川崎造船製　片ボギーテンダー | | 台 |

有限会社
ムサシノモデル

〒174-0053　東京都板橋区清水町７３－１
HOME PAGE http://www.musashino-m.co.jp
E-MAIL　order@musashino-m.co.jp
TEL 03(3961)5666　FAX 03(3961)0317