ムサシノモデル製品情報

平成 22 年 2 月 15 日

スーパーＯＪ クラシック シリーズ第 12 弾

Ｃ５９　１号機　戦前型（熊本）
Ｃ５９　９０、１００号機　戦前型　全盛時代
Ｃ５９　１６４号機　戦後型（糸崎）
Ｃ５９　１６２号機　戦後型（糸崎）
Ｃ５９　１０４、１０７、１０９　川車製戦後型
　　東海道全盛時代（宮原、梅小路）

予価 ￥６４０，５００（税込価格）
２０１０年１２月発売予定

ムサシノモデルのスーパーＯＪクラシック・シリーズ、国鉄制式蒸気のラインナップもＣ５６に始まりＣ１２，Ｃ５７と進行してまいりましたがいよいよ大型蒸気Ｃ５９を発売致します。２００６年秋の１６１号機の取材を皮切りに１６４、１号機と取材を重ねながら各種資料を収集、１年以上を掛けた模型化図面の制作、そしてサンプル・モデルの完成を経ていよいよ本製品の製作を開始致す事になりました。発売は今年（２０１０年）１１～１２月を予定しております。Ｃ５９こそＯＪで製作しない限りその魅力は絶対再現出来ないと常々考えておりました。その洗練された美しさの再現にはほんの少しのバランスの崩れも許さない厳しいものがあります。これ程模型化の難しい機関車はないと言えますがそこで今までのＯＪ蒸気製作の経験が大いに活かされる事となりました。Ｃ５３の後継機として東海道、山陽の２大幹線に君臨した大型パシフィックＣ５９．日本の近代型蒸気として性能、形態共最も完成された存在と云えます。程よく太く長いボイラーを有し特に第３動輪から後部フレーム、従台車、キャブに掛けてしなやかに伸びたスタイリッシュなスタイルのカッコ良さ、長いテンダーとの調和の取れた美しさの魅力、そのスケール感は日本の蒸気機関車の中でもピカ一です。

Ｃ５９は戦前型（１～１００）１００輌と戦後型（１０１～１３２、１５６～１９６）７３輌に分けられます。戦前型は平底テンダーですがテンダー台車がＤ５１と同型の板台枠のものと６６号機以降の鋳鋼台車（ＬＴ２４２）を履いたグループに分けられます。戦後型は船底テンダーにローラーベアリング入鋳

鋼台車（ＬＴ２４３）仕様となっています。以上は良く知られている相違点ですが実は機関車本体、ボイラーの形状がまったく異なります。今回のＯＪモデルではこの点を完全に作り分けており敢て言えば二つの全く異なる別形式のプロトタイプを製作するのと同じ事になりました。以下の５タイプで製作致します。いずれもランニングボード白線入り。

（１）Ｃ５９　１号機（熊）昭和１６年５月２２日　汽車会社
汽車会社製造番号２０００番の記念機関車。新製配置は名古屋、昭和２８年１２月姫路第２へ移動、東海道山陽線で活躍。３１年九州門司へと移る。更に電化で昭和４３年熊本機関区へ。九州ではかもめ、さちかぜ、あさかぜ、はやぶさ、みずほ、さくら等の特急を牽引。昭和４０年９月３日ＳＬ牽引最後のみずほ（２０系）を博多～熊本間で牽く。現存の門司鉄道　　館にて保存。

（２）Ｃ５９　１６４号機（糸）昭和２１年８月１６日　日立製
新製配置は梅小路、２５年８月糸崎へ。以来山陽本線呉線にて活躍。特に晩年の呉線では１６１、１６２と共に最後に残ったＣ５９として４５年１０月まで活躍。ＳＬファンの心を惹き付けた。現在梅小路鉄道博物館にて保存。

（３）Ｃ５９　１６２号機（糸）昭和２１年８月４日　日立製
新製配置は下関、以来長く山陽本線にて活躍（広島工場でキャブ側窓を改造。前方明り窓を増設）。昭和３９年８月２１日山陽本線全線電化により多くの仲間が廃車となる中糸崎へ転じ呉線にて活躍。廃車は昭和４５年１０月１日。

（４）Ｃ５９　１０４（梅）、１０７（宮）、１０８（梅）、１０９（梅）各昭和２１年製　戦後川車製、東海道全盛時代
東海道線山陽線にて特急さくら、かもめ等を牽引。スタイリッシュな川車製Ｃ５９の最も美しかった時代を再現（ナンバープレート、区名札梅、宮、姫ニ、門、糸はお客様取付）。

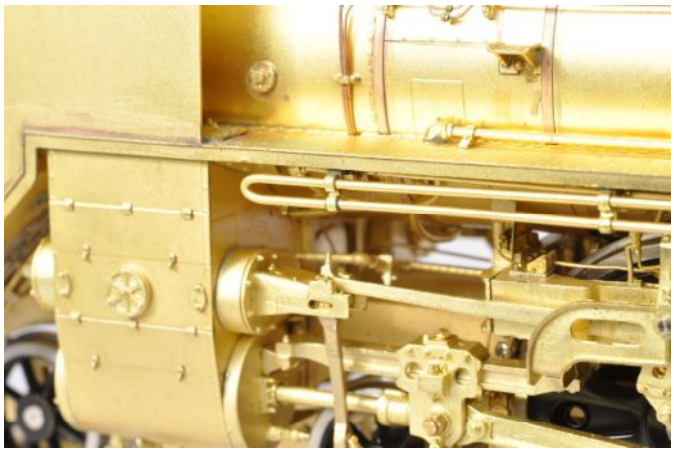
（５）Ｃ５９　９０（姫）→（福島）→仙台　昭和１８年１２月３０日　日立製、１００（梅）→（宇都宮）→（白河）昭和１８年４月２０日　汽車会社製
戦前型Ｃ５９。６６号機以降のテンダー台車ＬＴ２４２を履いたグループ。（４）のナンバーは西へと転じたが（５）は東北へと転じている。東海道、山陽線においてさくら、かもめ等を牽引。９０号機の新製配置は姫路。昭和３３年福島第一へ移るまで東海道、山陽線にてさくら、かもめ等の牽引に活躍。東北線では福島～仙台間で活躍。昭和３６年仙台へ移動。昭和４１年３月まで生き延びた。１００号機の新製配置梅小路機関区。昭和３１年宇都宮へ移動、東京上野へ姿を現す。昭和３３年宇都宮電化で白河へ。昭和３５年Ｃ６０へ改造される（ナンバープレート、メーカーズプレート、区名札梅、姫ニ、宇、白、仙はお客様取付）。

前部及び後部カプラーはナックル可動式でケーディーと連結可。後部カプラーはケーディーと交換可能です。モーターはファウルハーベル２３４２Ｓ。コースティングギヤーボックス。イコライザーは実物を忠実に再現。リーフ・スプリングも可動。牽引力にも気を使いました。集電はシリンダー方式の集電ブラシを両絶動輪のタイヤ表側に当てる方式。煙室扉開閉、ラジアス・ロッド前進・後進時の自動切換え、リュブリケーター及びスピートメーター可動。煙室内部、キャブインテリア、炭庫内部、下廻りと構造的にも実物に忠実に再現した上スーパーディテールを施しております。ヘッドライト、テールライト、キャブ室内灯点燈。

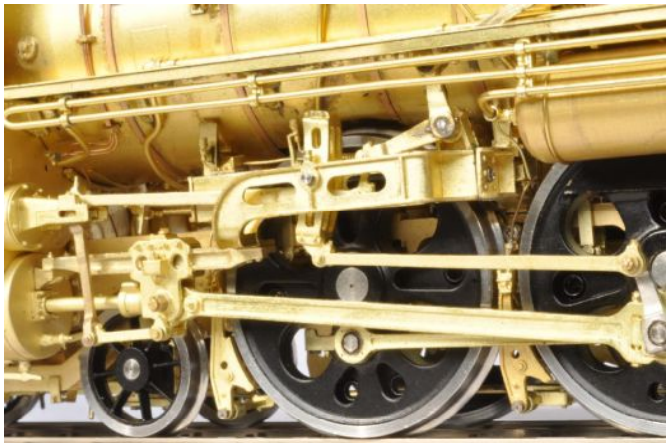
正確に再現されたキャブのプロポーション。

力強い火室と従台車廻り。立体的なパイピングが素晴らしい。

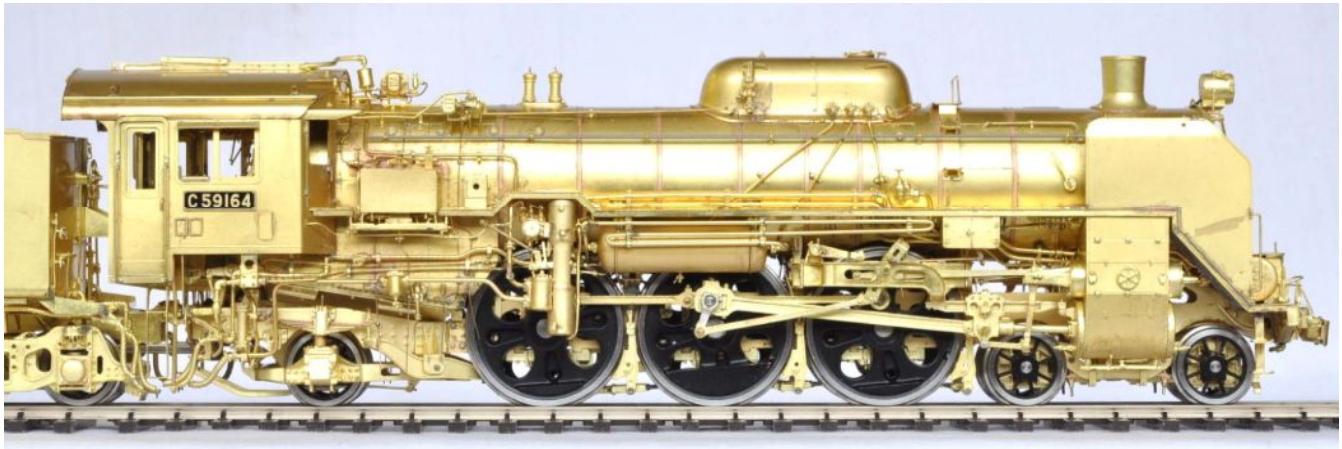
Ｃ５９の最もＣ５９らしい部分がコレ。３動輪から後方がグーと伸びてキャブに至る、このゆったりとしたプロポーションはこのＯＪモデルで始めて再現されました。



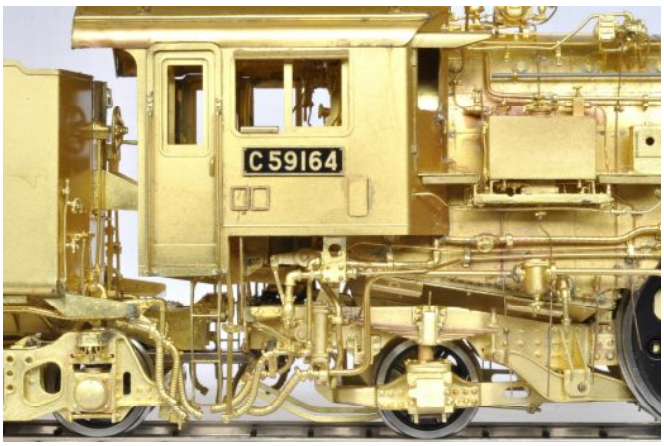
本当に小さな部品の一つ一つに至るまで拘り正確に再現されているのが分かります。



動輪の輪心外周、タイヤと接する部分は写真のように少し盛り上がってＲが付くのが正しい形状。

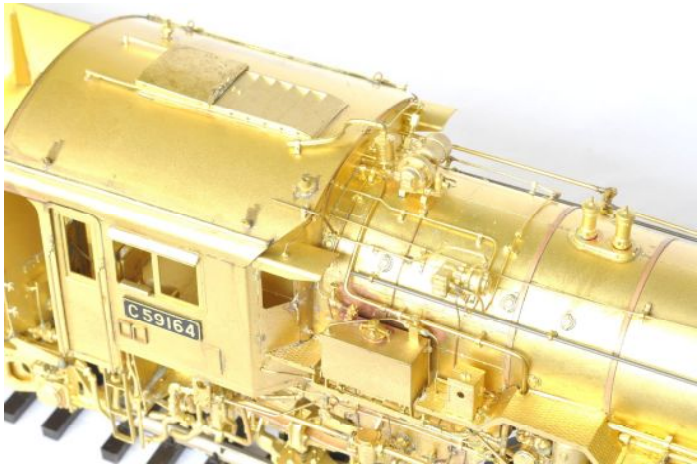


Ｃ５９はスタイリッシュでカッコ良いカマである事が実感できます。

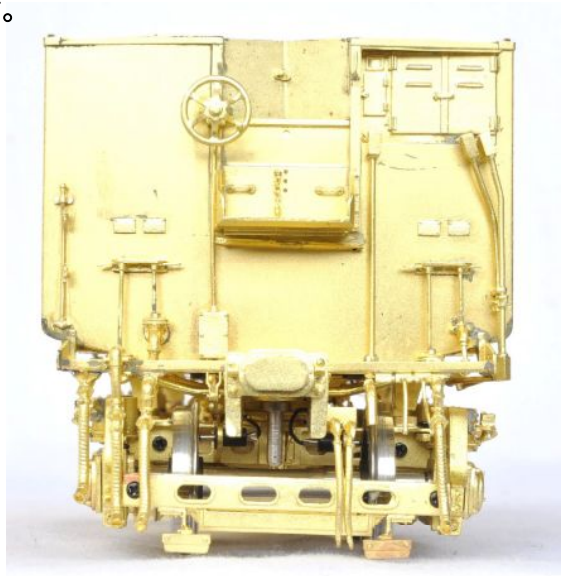


全体と細部のバランスが力強さの秘訣、動力格子装置の揺すりシリンダーから伸びるテコまで完全に再現。

煙室前面と煙室戸の表現も中々満足出来るモデルは少ないもの。このＣ５９ではその当りも完璧に印象を捉えています。



発電機のパイピングを見る。ボイラー上を這わせていると云う言葉を実感。デリカシーが必要な部分です。



ゆったりとした運転室内部とバックプレート

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	注文数
Ｃ５９　１号機　戦前型（熊本）	
Ｃ５９　９０、１００号機　全盛時代	
Ｃ５９　１６４号機　戦後型（糸崎）	
Ｃ５９　１６２号機　戦後型（糸崎）	
Ｃ５９　戦後型（川車製）東海道全盛時代	

Hobby House
有限会社
ムサシノモデル

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