

C59



C59164号機 糸崎機関区にて1969年3月

初めて呉線を訪れた1969年(昭和44年)3月、糸崎機関区には、C59161、162、164の3輻のC59が配備されており、C62と共通運用で、糸崎～広島間の急行「音戸」「安芸」の運用に充っていた。



3輻のC59で最も縁が深かったのが164号機、殆ど縁が無かったのが161号機。164号機の写真はたくさんあるが、161号機の写真は2枚しかない。これはその内の1枚、小屋浦付近を走る161号機。



急行「安芸」を牽引する 162 号機

C59 と C62 は、いずれもボイラ圧力は $16\text{kg}/\text{cm}^2$ 、シリンダ直径は 520mm だから、シリンダ引張力は 13,800kg と等しいが、粘着引張力は C59 が 12,150kg に対し、C62 は 12,050kg と、軸重が大きい C59 の方が粘着力が高く、空転しにくかった。空転しないということは、機関士にとって実に心強いことであり、トンネルの多い呉線では C62 はストーカを装備しているためシンダーが多いこともあって、乗務員には C59 が好まれる傾向にあった。特に、平機関区から軽量型の「常磐流れの C62 (糸崎区の人達は、こう呼んでいた)」が転入してきてからは、その傾向が一層強まった。乙線に入線可能な軽量型の C62 の粘着牽引力は 11,200kg で、C59 や重量型の C62 のに比べて、約 10% 低く、発車時によく空転を起こしていた。(詳しくは、拙著、「蒸気機関車の牽引定数」をご覧ください。) このようなことから、軽量型の C62 は敬遠され、ついには重量列車「音戸 1・2 号 (301・302 レ)」は C59 の限定運用なる臨時措置がとられ、1969 年 (昭和 44 年) 1 月 21 日から施行された。外見は同じ C62 であっても、粘着引張力の異なる重量型と軽量型を共通運用すること自害無理があった。

近づいて来るドラフト音を聞いていると、C59 と C62 の違いがわかった。C62 は咳き込むようなドラフト音なのに対し、C59 は、ポッ、ポッ、ポッ、と端正なドラフト音で、好きだった。

最後に残った 3 輛の C59 のうち、161 号機は広島市こども文化化学館、164 号機は梅小路蒸気機関車館に保存されているが、162 号機だけは、1971 年 1 月 13 日、広島工場に回送され、解体された。162 号機の動輪と煙室扉は広島県安芸郡府中町公民館の敷地内に展示されていると聞く。

2012 年、この HP を見たという方からメールを頂いた。デアゴスティーニから「蒸気機関車コレクション」という写真誌の No.3 に C59164 を刊行したいので、写真が欲しいと言うことであった。中国地方のとある都市で発行して、売れ行きが良ければ全国展開すると言う。全 100 号の予定で、No.1 は C622。模型も付いて ¥2190 だそう。何枚かの写真を送った。しばらくして、見本誌が届いた。その後、目に触れていないので、全国展開はなかったようだ。

最後までお読み頂き、ありがとうございました。ご感想、ご意見は jfurukawa@apost.plala.or.jp までお寄せください。