

D51 201

貨物及び勾配線用大型機関車として、昭和11年(1936年)から昭和20年(1945年)までに1,115両が製造され、日本の蒸気機関車の中でもっとも多く製作された形式です。

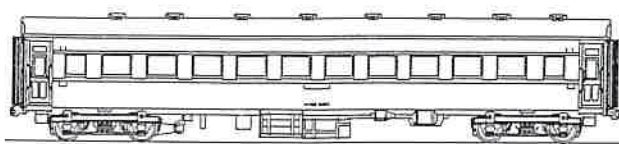
それまでの機関車(D50)と異なり、溶接構造の車体、動輪の製造時に発生する応力及び使用中の変形によるゆれみをさけるためボックス動輪の採用、ボイラー圧力を14.0kg/cm²(後に15.0kg/cm²)とするなど近代的で扱いやすい機関車でした。

『デゴイチ』の愛称で親しまれ、多くの人々や貨物を運んだ日本を代表する蒸気機関車の一つで、博物館に展示されている機関車は201番目に製造されたものです。

東海道線(浜松機関区) 昭和13年(1938年)～昭和20年(1945年)
 中央線(多治見機関区) 昭和20年(1945年)～昭和25年(1950年)
 東海道線(名古屋機関区) 昭和25年(1950年)～昭和34年(1959年)
 高山線(高山機関区) 昭和34年(1959年)～昭和44年(1969年)
 東海道線(福沢第一機関区) 昭和44年(1969年)～昭和46年(1971年)
 中央線(中津川機関区) 昭和46年(1971年)～昭和48年(1973年)
 走行距離: 238万km

■主要諸元

製造: 昭和13年(1938年) 国鉄(日本国有鉄道) 浜松工場
 最大長: 19.73m 最大幅: 2.80m
 最大高: 3.98m 動輪直径: 1.40m
 最高速度: 85km/h 馬力: 1,565馬力
 機関車重量: 積78.37t 空70.07t
 炭水車重量: 積47.40t 空19.40t



オハフ33 2424

国鉄の標準客車の一つであったオハ35系の普通緩急車として、昭和14年(1939年)から昭和23年(1948年)までに606両が新製され、他に編入車として、スハフ41の台車を交換したものの、オハ35に緩急設備を取り付けたものなどが存在しました。車体形状は、戦前製は丸屋根形、戦後製は半切妻形になっています。

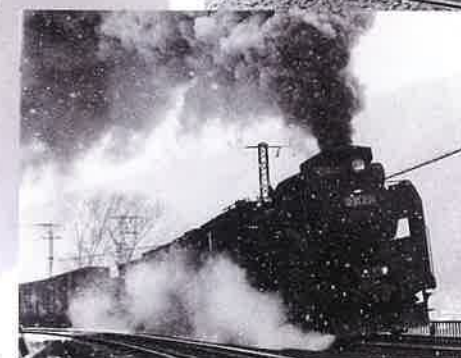
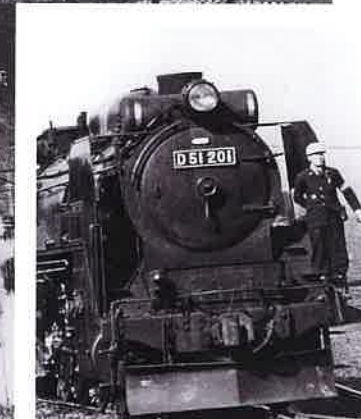
博物館に展示されている客車は戦後製で、当初オハフ33 424でしたが、後に電気暖房の取り付けを行いオハフ33 2424に改番、さらに近代化改造により照明が白熱灯から蛍光灯に変更されました。

北陸線(福井客貨車区) 昭和22年(1947年)～昭和50年(1975年)
 北陸線(米原客貨車区) 昭和50年(1975年)～昭和57年(1982年)
 走行距離: 336万km

■主要諸元

車種: 普通緩急車
 製造: 昭和22年(1947年) 日本車輛
 最大長: 20.00m
 最大幅: 2.90m
 最大高: 4.02m
 客車重量: 32.2t
 定員: 80名
 座席形状: クロスシート(ボックス)

在りし日の
D51 201
の勇姿



自動連結器



ナンバープレートと前照灯



砂箱と安全弁



機関車動輪



運転室



炭水車



客車内部



化粧室