

NRA NEWS No. 9

白井 昭会員、昭和30年代の中央線の旅を語る

2011年1月29日(土)に開催されたNRAの定期総会後の記念講演会として予定されていたのが、西村勇夫氏の名古屋駅をテーマとしたものでしたが、氏に急な公務が入られたことで、急遽リリーフとして登板されたのが、白井昭会員でした。

ご存じのように白井昭会員は、本NRAニュースに毎号「白井昭の一口メモ」を執筆され、知られざる鉄道的话题を提供されています。今回は、昭和31年8月下旬に中央西線を旅した折に撮影されたフィルムに写っている場所について確認したいとの意図を持たれてのお話でしたが、当時の旅の様子を含め、話は米軍専用車まで多岐にわたり、時間の経つのも忘れるほどでした。以下に、お話の要旨を掲げておきます。



話の発端は、昭和31年8月下旬に中央西線を旅行した途中で撮影した蒸気クレーン(下写真で白井氏が指さしている)の撮影場所が何処だったか?を某誌のN編集長に尋ねたところ、フィルムを全部見ないとわからないと言われたことである。【別稿:市岡幸治会員の原稿をご覧ください。】

当時のファンの多くは、写真は撮ったが、全部を焼き付けすることはなかった。今回、全部焼いたことで、初めて見た写真がある。この蒸気クレーンはチェーンドライブで自走でき、貨車の入れ替えができた。営林署の所有で、東北には多くあったが、名古屋では少なかった。写真を撮った場所は須原であった。松本で浅間電車やモハ50を見て、上松で林鉄を、明智線でC12を撮っている。

ここで、話は大井川のC12の話題へと移る。同鉄道がC12の導入を考えた当時、福島のC12を本川根町へ貸与し、昭和48年、NHKの朝ドラ「鳩子の海」でスハ32を牽き、大井川線を本線運転した。これが昭和50年に保存鉄道化を決断する大きな要素となった。

塩尻で見たホハ12000は菱形マークが付いていた。客車の話から当時の旅行の様子や知人のこと、鉄道文学が語られる。



戦前の汽車の車内は、きれいで上品であった。小島(元一郎)さんは、3等車でお酒を飲みながら新宿へ行った。下郷(次郎八)さんは、B6の重連やそれにB6の補機が付いた貨物列車が印象的だったという。【小島・下郷両氏は名古屋鉄道趣味界の先輩】

かつて、小島さんから写真を撮らない純粋に楽しむ旅行を提言され、自分も実践したが、どうしてもカメラを向けることを止められず挫折してしまった。

内田百間のファンだが、宮脇俊三氏が井川線を訪ねたとき、冬なのに「生ビールが飲みたい」といわ

れ、田舎である金谷では手配できず困った。獅子文六の『ちんちん電車』の文章はいい。杵屋栄二氏を明治村に案内したことがある。

話は貨物列車のことに移る。中央線では山からは木材、木炭、繭(まゆ)等が、名古屋からは石炭、米、衣料品、生活用品等が送られた。貨物担当は貨車の迎車を如何にするかが重要な役割だった。荷物も多く荷物車が付いていた。客車はナハ22000ばかりで、オハ61になったのは昭和20年代後半だった。

昭和33年6月に撮ったD50が牽くホハ12000について説明。【これは「一口メモ」をご覧ください。】堀ノ内(現・菊川) - 金谷間には補機が付いた。その堀ノ内の側線に一両の米軍専用車が留置されていたが、この車両は御前崎の米軍通信所勤務の米兵が利用していた。昭和29年頃までいた。

以上で、持参された写真の説明は終わり、白井会員への質問、フリートークがなされた。その要旨は次のとおり。

- ・ B 6 時代の貨物列車の貨車の牽引トン数はどれくらいだったか？
- ・ 中央線の勾配は20パーミルが標準だったが、大井付近は25パーミルがあった。
- ・ 高山線の客車はホ八のみだった。準混合列車に乗って行くと白川で長時間の停車があったので、いつも白川駅前の飲み屋で出発までの時間をつぶした。
- ・ 知立駅の南側の本線と三河線の間線路沿いにあった飲み屋のママは九州出身者が多く、常連客のトヨタ自動車の社員はそれぞれ出身地のママの居る店に通った。
- ・ 客車から消えたものに、王冠(栓)抜き、痰(たん)壺、灰皿がある。

白井 昭の一口メモ

1 明治村のバッファー連結器

明治村12号SLを展示した時、私は淡路交通へ行ってバッファー連結器の購入をお願いした。同社長は「全て寄付するので将来とも同社の好意を表示して欲しい」と言われ、私は名鉄社長にも伝えて現車に取り付けた。

多分SL12とキハ6401(現JR博物館)のバッファーは淡路で、客車3両のものは地元鉄工所で新造、SL9号のは明治村で現車を鑑定してほしい。



明治村SL12号のバッファー

2 埋め立て前の朝倉駅

今は高架の常滑線朝倉駅は、昭和30年代まで海中に浮かんだような駅だった。名古屋から最寄りの海の駅で、夜、乗り越すところで波音を聞く。

海側ホームは海上にあり、山側ホームは洋風の民家の出入り口がホームに直結して、名物になっていた。

今も知多、東海市の昔の海岸にはかつての防波堤が所々残り、懐かしい。写真は台風復旧後の昭和36年夏の朝倉駅の姿で、一帯には松が多く、左端の寺本の海には多数の小舟が泊まっている。

昔、朝倉 - 日長は海スレスレで、屋根まで波しぶきが届いたので、3200形等東部線の電車は床下



思い出の海と右の建物は駅舎でなく名物民家



長浦 - 日長間

電気機器を東側とし、この傾向は直通後の3800まで続いている。

3 名鉄貨物の盛衰

戦前戦後とも名鉄内での貨物屋の力は大きく、常滑、東名港、三河、豊橋、西部、瀬戸線など貨車は1,000両近くに達し、豊橋線では急行貨物が普通貨物を追い越していた。

中継の熱田の入れ替えは、大正以来の6250から最後はC58になった。

一方、名鉄は、昭和30年代より鉄道貨物の廃止と名鉄運輸のトラック移管を目指したが難航し、特に三河線の地元パワーは強力で、三河一色構内を延長し、駅にうなぎの大形倉庫を新築した。これらの跡は今も残っている。

支線では1500 昇圧を機に貨物廃止を目指したが、MT+Wム等の混合が残った。昭和40年、キハの高山入りと交換に熱田の受授を切り、やっと貨物の急減を見た。



美合で普通貨物（デキ252）を追い越す急行貨物（デキ501） 撮影：末期の昭和36年夏



竹鼻線昇圧後のナマズ+国鉄ツム1

撮影：昭和37年6月

4 ツム5500形通風車

近江鉄道には牛を運ぶ「カ」（家畜車）があったが、日本デンマークの名鉄には野菜を運ぶ通風車のツ、ツムがあった。ツ600とツム5500で、有蓋車のワ610、ワム5000を通風車にした形であった。



ツム5506 撮影：昭和39年、堀田

5 稲沢のEF13

昭和28年の名古屋電化では貨物のみ稲沢線を電化し、新鶴見～稲沢のロングランを決行した。D52は新鶴のEF13に代り、栄生の6複線を行く1200tのEF13は勇ましかった。しかし、EF13はMMがメタルのため、東海道ロングには問題があり、すぐ東京に引き上げられた。

6 名鉄800系のSMEは誤りだった

名鉄運輸部が昭和16年10月25日に交友社で活版印刷で作った電車の資料に、モ800系の空制はSMEとする記録があるが、これは間違いで現車はこ



EF13、左はSLの走る東海道線（昭和28年）

の時、AMJブレーキであり、昭和17年に統一のためAMMに改造された。その根拠は、私の実際の知見と新川に制御管式AMJブレーキの配管図があったこと、戦後800系のAMJはデキ100、デキ850、デキ1500に転用、長く使われたことによる。

間違いの起きた原因は、誤植か名鉄の担当者の知識不足による。

AMJは省電モハ1以下、南海などで使用されたが、全てGE社AVRブレーキと呼んでいた。これを昭和3年、鉄道省がAMJと命名したもので、世界に通用しない。

また、名鉄の空制の資料に誤りが多く、知識が低かったと思われる。

名鉄のAMJブレーキ車としては、デキ150（南海）、デキ600、モ3100（省電モハ1系）と前記デキのみで少数派である。

JR博物館のモハ1も大井川までずっとAMJだったが、伊那松島へ行く時、AMMとなった。今はどうか見たいが、これには私の責任があるかもしれない。



名鉄モ3100は関東形の美しい車だった。

AMJ AMMへ。

7 当地方の抑速電気ブレーキ

当地の抑速電気ブレーキといえば、青山峠を6両、高速、快音で降りるデ2200が王者だった。

戦後は大井川のE100がフル使用したし、アメリカの山越えDELは強力な電制が生命線となっている。

しかし、名鉄、豊川系の3400、EL500、600、デキ53や三岐ED45（初期）等は、抑速を持つのに常用しなかった。デキ600は全車抑速付きマスコン（角型）を持ち、リバースハンドルで力制を切り替えた。

602は鳴海で600改造の際、B線を殺した。その回路図は名鉄の1500配線図集に残っている。

日本国鉄の抑速は世界に遅れていたが、EF64でようやく汎用された。



デキ600形 鳴海にて

8 山王のD50

省線の名古屋港駅入替は明治より6200で、戦前は白鳥を含め6250形2両と多数の人が働いていた。

戦後はD50に昇格し、朝夕はホハ12000を引いた



D50の牽く職員列車（昭和33年6月）

職員列車が名駅～白鳥～名港を走った。写真は山王ホームからで、この左にかつて幻の露橋操車場があった。

戦後、名駅から名古屋工場への職員列車はC11がホハ12000を引いていた。

9 当地方のシーメンス電車

最近、京浜急行などシーメンスの電気品が廃棄されているが、明治末期には各地の電気にシーメンスが使われていた。電車のほか一般電気品、発電所、軍艦の電装品などもあった。

明治43年の共進会に名古屋の市電（名電）は、137～167の多数の電気にシーメンスを使用した。自動遮断器は箱入りでヒサシの上に置き、リンクで操作した。名古屋の単車は鋼体化して長く使ったが、シーメンスは残らなかった。

岐阜

明治44年開業より当分はシーメンス、GE、DKが混在したので、車号の前に記号を付け、G、D、S、SS何号と呼ぶ進歩的なノーテーションを昭和10年頃まで続けた。

のち岐阜はDKの独占化し、売却や予備的存在となった。

岡崎

ここも明治45年の1～（後モ48～）はシーメンスで、以後DKとなった。しかし、大正12年の530形はシーメンスで、デワ10形2両のシーメンスは伊那電かと思われる。530形のシーメンスは市電廃止まで健在だった。【p8参照】

神都

当初ビューゲルでシーメンスと思われ、撒水車となった電動貨車もドイツ製であった。

資料

私は名鉄車両部作成の配線図から、シーメンスのON、OW、OA6形コントローラーのつなぎ図を持っていて、貴重である。うちOA以外は開放渡りでアークの保守には不利と思われる。

東京、大阪、地方のシーメンスも上記と共通だったと思われる。

白井 昭会員から依頼された

写真の撮影地を探しだす

市岡 幸治

あれはいつの作業日のことであったか、NRAの事務所で白井氏より津田氏に古びたネガを示されながら、撮影場所の鑑定を依頼されているのが事の始まりであった。

見れば二軸貨車の上に蒸気駆動の起重機を搭載した所謂「スチームクレーン」が側線で蒸気を上げて休んでいる。線路上の自走が可能だそうだが、検査標記がないので車両ではなく機械扱いであろう事が写真から想像できる。

お話では昭和31年に中央西線を利用した際、撮影されたとの由。55年も前である。

自分は中国で幾度か現役のスチームクレーンが稼動しているのを目撃してきたが、国内となると写真でもなかなか見る機会はなかった。

以前「中央西線今昔」という番組を制作した際、各駅をめぐる機会があったので容易に撮影地が判明すると思ったのだが、いかんせん取材は平成5年頃の事なので再度調査を試みた。

貨物側線のある駅と、切り取りの石積みより見当をつけたのが、南木曾駅と須原駅である。しかし、手元の資料ではなかなかこれといった物に行き着かなかった。

そのまま時が過ぎたのだが、平成23年のNRA定期総会後の記念講演で白井氏がこの写真を話題にされたのを受け調査を再開させた。

さて場所は当りをつけた現地を巡ればよいので当該のクレーン車について調べてみた。国鉄には制式の「操重車」が存在したのだが、事故救援用・橋げた仮設用・レール積降用とあるが、対象はそのいずれにも該当せず、国鉄工場で製造されたもので「3tロコ蒸気起重機」といわれるものである。（ロコモチブ起重機とも称す）

写真のものは蒸気エンジンで操作され、内部にバーチカルボイラーを装備し、吊上げ、旋回、ブームの起伏及び線路上の自走も可能であった。後にディーゼル機関+トルクコンバータを搭載



スチームクレーン（撮影：白井 昭）

したものも製作されている。

これらロコクレーンにクラムシェルバケットを付け小規模な機関区では給炭台の代用で活躍していたのでご覧になられた方も多であろう。

立派な外観の割に最大巻上荷重は3tしかなくブームを倒したら能力は更に減じ、いかにものんびりした時代を感じさせる。

昭和32年鉄道公報第2258号専用線一覧によれば中央西線の専用線は塩尻・奈良井(営林局)・藪原(営林局)・木曾福島・上松(営林局)・須原(営林局)・野尻・三留野・(営林局)・坂下(営林局)・中津川であり(部分抜粋)、貯木場のある駅から原木の発送がされていた。

さて前置きが長くなったが、場所の確認に現地へ出かけてみた。三留野駅(現・南木曽駅)は上り線ホームより観察してみたが山側の石積が高すぎるようで、側線も一本のみで印象と異なっていた。もっとも複線化の際、山側に本線が移動しているので、側線の本数は減少していることもありうる。残る須原駅は石積、背景の山の形、側線も3本で一致したので、この駅が正解であろう。尚、林業関連施設は現在も両駅に隣接して存在している。

ここからは推論になるが、荷役機械の未発達だった昭和30年代初頭は、この手のクレーン車が旺盛に発送されていた営林署のある各駅を巡って作業していたのではなかろうか。

白井氏の問い合わせがなければこういった観点で中央西線を見ることもなかったであろう。



現在の須原駅（撮影：市岡 幸治）

(参考資料)

「鉄道ファン」Vol.20 231号 1980年7月発行
(交友社)

「トワイライトゾーン MANUAL7」1998年11月発行
(ネコ・パブリッシング)

2011年度定期総会開催

2011年1月29日(土)午後1時から名古屋市市政資料館集会所において2011年度定期総会を開催した。出席者11人、委任状提出者10人で、総会は成立した。結果についての詳細は、議案、議事録をご覧いただくことにして、ここでは主なものを紹介する。

2010年度活動報告

- ・第4回定期総会の開催 2010年1月31日
- ・理事会の開催 1月17日(総会提案事項の承認)
3月7日、4月18日(両日とも新会員の承認)
- ・著作権に関する勉強会(4月18日、参加13人)
- ・第3回展示会の開催 9月2日～8日、
栄チカシンギャラリー(入場者1,000人弱)
- ・賛助会員(交友社様)のご厚意により「鉄道ファン」誌に4回にわたりNRAを紹介
- ・新規会員の入会 三留克弘氏、梨森武志氏の
正会員2人
- ・NRAニュースの発行(7号・8号)
- ・寄贈の受け入れ 会員及び会員外から多数
- ・その他 資料の整理とデータベース化

2011年度活動計画

- ・第5回定期総会の開催（2011年1月29日）
- ・守山区生涯学習センターの成人講座に協力（講師派遣）
- ・第4回展示会の開催 9月15日～21日(予定)
- ・白井昭氏を囲む会の開催
- ・NRAニュースの発行（9号・10号）
- ・新規会員の勧誘・確保
- ・資料、書籍、写真等の整理
- ・故渡辺肇氏の著作の頒布
- ・寄贈品に関する規程の制定
- ・ホームページの維持・管理規程（仮称）制定
- ・JR東海「リニア・鉄道館」説明板への協力

2011年度収支決算（関連項目のみ掲載）

科目	決算額(円)
経常収入の部	
正会員入会金収入	20,000
正会員会費収入	600,000
賛助会員収入	50,000
寄付金収入	253,464
雑収入	27,438
合計	950,902
経常支出の部	
鉄道資料調査収集事業費	1,160
資料保存啓蒙活動事業費	192,397
会議費	2,900
通信運搬費	6,320
消耗品費	10,915
光熱水料費	4,513
賃借料	809,472
支払手数料	2,520
租税公課	2,000
合計	1,031,037
当期収支差額	80,135
前期繰越残高	1,785,863
次期繰越収支差額	1,705,728

2012年度収支予算（関連項目のみ掲載）

科目	予算額(円)
経常収入の部	

正会員入会金収入	50,000
正会員会費収入	760,000
資料利用料収入	5,000
寄付金収入	245,000
雑収入	20,000
合計	1,130,000
経常支出の部	
鉄道資料調査収集事業費	4,000
資料保存啓蒙活動事業費	191,500
会議費	2,500
通信運搬費	10,000
消耗品費	40,000
光熱水料費	4,000
賃借料	809,500
支払手数料	2,600
諸謝金・交際費	5,000
租税公課	2,000
雑費	5,000
予備費	50,000
合計	1,126,100
当期収支差額	3,900
前期繰越残高	1,705,728
次期繰越収支差額	1,709,628

理事の退任と就任について

業務多忙のため退任の申し出があった伊藤博康理事の退任と、新たに安藤 功、稲見眞一、山本範和の3氏の就任が、承認されました。

事務局からのお知らせ

会費納入のお願い

2011年度会費（2万円）を下記の口座への振込又は作業日に事務局内山まで納入してください。なお、分割納付は2回までとし、振込手数料は送金者負担でお願いします。

金融機関名：ゆうちょ銀行

店番：218 口座番号：62017011

預金種目：普通預金

口座名義：特定非営利活動法人

名古屋レール・アーカイブス

また、ゆうちょ銀行間同士の場合は、
記号12160 番号62017011 でお願ひします。
金融機関名：三菱東京UFJ銀行名古屋市役所出張所
店番：192 口座番号：0002667
預金種目：普通預金
口座名義：特定非営利活動法人 名古屋レール・アーカイブス

御寄贈の御礼

今期も大勢の方から多数の資料（書籍・雑誌・写真・パンフレット類）を寄贈して頂きました。お礼を申し上げます。これら資料は整理、データベース化の上、公開致します。

寄贈者名（敬称略）

会員：伊東重光、稲見眞一、伊藤博康、内山知之、白井昭、津田和一、新島清澄、西村幸格、服部重敬、藤井建、堀幸夫、山口忍の各氏

会員外：井上大令、楠正昭、小川良斎、水野茂生、鈴木幸子、徳江茂、中村雅春、服部武男、松下義晴、杉浦岳、古川皓一、田中三郎、宮脇律郎、岡嶋一彦の各氏

故 渡邊名誉会員の自費出版本の頒布について

- 1 「わがアルバムの路面電車」
 渡邊さんが訪ね歩いた国内外の路面電車カラー写真集 1冊1,000円 在庫60冊
- 2 「日本製機関車製造銘板番号集成」
 国産機関車の製造番号を網羅した幻の名著 1冊2,000円 在庫130冊

現在の会員数（3月1日現在）

正会員 29人
 賛助会員 1社（交友社）

守山生涯学習センターの講座（案）

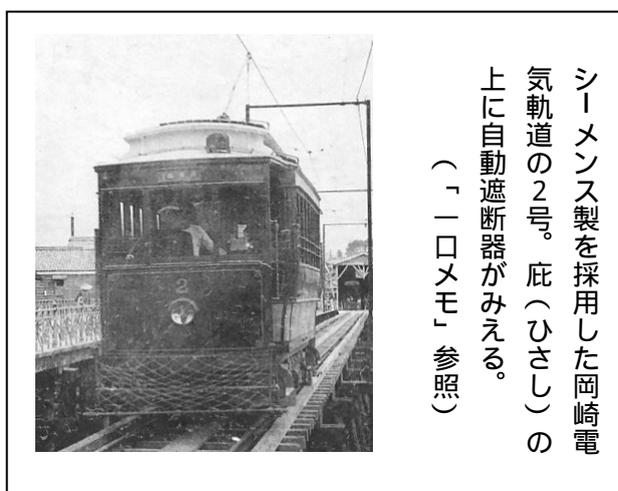
講座名：鉄道の楽しみ～暮らしを支える移動の文化～（仮称）
 開講期間：5月14日（土）～6月28日（日）
 受講料：2,100円 定員：25人

回	月日	曜	テーマ
1	5・14	土	瀬戸電とその歴史
2	5・20	金	J Rリニア鉄道館見学
3	5・28	土	カメラ片手に時刻表
4	6・5	日	三岐鉄道を楽しむ
5	6・11	土	鉄道模型の世界
6	6・18	土	鉄道技術の奥深さ
7	6・26	日	S Lのメカに触れてみる

第2回、第4回、第7回は現地開催
 詳しくは正式な配布物等をご覧ください。

白井 昭会員を囲む会

今年度の新規事業として「白井 昭会員を囲む会」を開催することになりました。そこで、ぜひこんなことを聞きたい、ここがわからない、このことについて教えてほしい、など白井会員に聞きたいこと、教えてほしいことを事務局までご連絡ください。それを開催の参考にしたいと思います。



シーメンス製を採用した岡崎電
 気軌道の2号。庇（ひさし）の
 上に自動遮断器がみえる。
 （「一口メモ」参照）

NRAの作業日、打ち合わせ会は、毎月第1・第3土曜日の午前10時からです。時間がありましたら、ぜひご参加ください。

NRA NEWS 9 2011.3.5
 編集及び発行
 NPO法人名古屋レール・アーカイブス
 〒453-0012 名古屋市中村区井深町1番1号
 新名古屋センタービル 本陣街 B1224号