

NRA NEWS No.12

鉄道思い出と世間の動き 白井 昭 (2012年度通常総会後の講演要旨)



▲ 講演する白井昭理事 (撮影：堀会員)

はじめに

今まで好きで鉄道研究を続けてきたが、鉄道の歴史は、世の中の歴史でもある。鉄道だけを論じてもダメで、世の中の流れと鉄道の結びつきが大切である。合わせて先人の話を大切にすることが重要である。自分の話だけではダメで、祖父母、父母、先輩の話を思い出して分析し記録することが大切である。

私の祖父母

祖父は、江戸時代に生まれ、昭和の初めに99歳まで存命で、養蚕の技師であった。明治22年、東海道線で新婚旅行に行った。東海道線は開業早々時で、新しい物が好きである。由比で海の向こうに富士山が見えたのが印象的であったという。当時は金色夜叉がベストセラーであったが、祖母は当時よくはやった流行歌を歌っていたが、そういった流行歌の歌詞は汽車を取り入れなければ成り立たない。祖父は安政大地震の大津波をよく話していた。豊川河口で6mの津波が来て、ここに住むと死ぬといわれた。当時の住いは母屋が低い位置にあり、新家(「しんや」、「あらや」ともいい、本家から分家した家)が高い位置にありここに逃げれば助かる。孫が死んでは困るので、この話は伝えていかなければならない。

また、祖父は太平洋戦争が始まった時から負けると言って周囲に憚らなかったので、憲兵に捕まると心配された。私は負けるとは思っていなかった。戦争中、アメリカ人は鬼と習った。敗戦後に米兵が来るとチョコレートはくれるし、ラジオで日本人の方が鬼畜だと言っていた。

明治末に鉄道旅行が流行

明治の末に鉄道大旅行が流行った。金谷町(静岡県)は明治初期より緑茶の輸出が好調で清水港より積み出されていた。グリーンティーが海外でヒットし、金谷にはドルがたまっていた。

明治42年、ボギー車10両を連ねて600人が乗った臨時列車が金谷駅を発車した。東京、長野(善光寺詣)と周遊し、碓氷峠は(列車を)分割して通過した。御前崎、浜松町(現浜松市)からも集まった。

この旅行には医者、看護婦(看護師)、記者3人が同行し、道中や旅の模様を和歌で表した。また、当時、静岡で知られていなかった木曾節が披露され、新聞にその歌詞が紹介されていた。

明治42年の碓氷峠のアプト式はSLであった。アプト式はイギリス人トレビシックが取り仕切ったとされているが、実際はドイツハルツ山のものを参考にした。最初のアプト式SLはドイツ製であるが二次車は英国のものを買った。金谷駅前にこの旅行を記した石碑がある。周遊旅行の流行は5~6年後に去った。

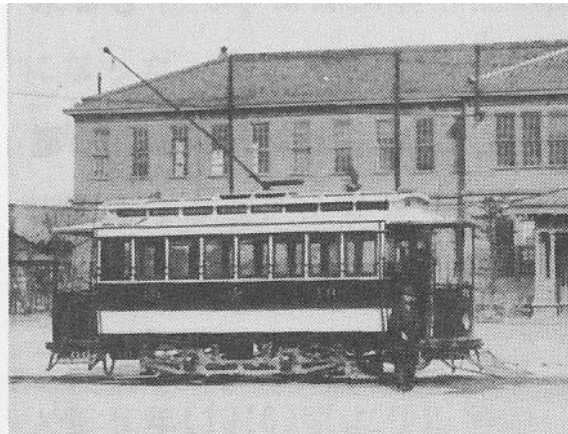
親から聞いた話

明治 31 年に名古屋に市電が走った。馬も S L もいないのに走るのが珍しく人気で、力行時に車輪から火花を散らして走った。電車の番号が漢数字（一号・二号）であったが 6 番はアラビア数字で驚いた。ヘッドライトの左右に 6 がそれぞれ書いてあり街の人は「6 6」と言っていた。

明治の頃、日清・日露戦争に勝ち名古屋の町は希望にあふれていた。噴水が珍しく、鶴舞の奏楽堂の西洋音楽やイルミネーションが夜を照らし文明開化であった。

名古屋市電

38 形、88 形、168 形、253 形（だるまさん）はなぜ番号が途中から違うかというと、1 形電車は 1～12 号の 1 ダースで、形式が変わり 13～37 の 25 両が 13 形で、5 両、10 両単位となったからである。38 形の 38～87 の 50 両は 1 個モーター（G E 800 形 25 馬力）だが車体が大型で速度が遅い。88 形（88～167）からは 2 個モーターになった。G E 800 形モーターは明治末まで当時の最新型であった。



▲ 38 形 40 号（台車はペックハム）

38 形の電気品はオール G E 製。1 形は G E 以外ウォーカーも使用していた。38 形は最終段に弱め界磁があり、省電のモハ 31 より早い採用であった。

この G E のモーターを名古屋市電では大量に採用したが、絶縁材料がよくて故障が少なかった。散水車 1～6 号車とトラバーサにも使用していたが、これらのモーターを日産のキャブオーバーバスのプロペラシャフトに接続してトロリーバスに使用した。マスコンを横にして、力行ハンドルをばねで引いて足踏みで走らせたが、故障もなくスピードが出た。

トロリーバスの 10000 形（木南製）は単位スイッチ式制御で（出来は）ダメだったが、12000 形は直接制御で乗り心地もよかった。御器所の車庫主任が威張っていた。

バスと言えば、昭和 10 年頃、愛電が本宿～新箱根～蒲郡間に使用していた米国製のレオが好調であった。



新箱根を走るレオ（絵葉書部分）→

ドイツ兵捕虜の話

第一次大戦で青島のドイツ兵捕虜が名古屋、四国（徳島）に收容された。名古屋では今の旭丘高校の場所に收容所があった。当時、捕虜には大変親切に接したのでドイツ本国より感謝された。当時の生活レベルはドイツが進んでいた。

私の母親はこのドイツの音楽会を鶴舞の公会堂へ聞きに行った。第九はやらなかった。オルガンは收容所で作ったという。ドイツ人の移動は市電で行った。大正 3～8 年に 500 人以上居たドイツ人の為にバラックを新設した。これらのドイツ人は第一次大戦が終わった後も 100 人程が残った。ドイツはインフレで帰国すると大変なので日本に残った。敷島パンはドイツ人に習って始めた。

母の話

母は阿久比の小学校に勤務していた。岡田から馬車の半田行で行き、阿久比の村長宅に泊まり半月単位で行き来し、常滑線や村長の事をよく話してくれた。大正6年より名古屋の松ヶ枝小学校に勤務となった。

父の話そして市電の話

昭和5年頃は不景気であった。父がある時期県庁へ行って、特急3300（大ドス）には5～6人しか乗っておらず、ロングシートには人が居ず、クロスシートに何度か乗った。豊橋でC53を見るなど楽しみがあった。

大正末は好景気で市電は満員、1200（中扉に補助椅子が有ったがほとんど使わなかった）、1300形という大型車を作った。AEGのモーターで完成したが、不景気になって車庫で休んでいた。次は単車を作った。

丸いダルマ（253形）、ハンドブレーキで大阪の人に今更と笑われた。昭和5～6年の鋼鉄製の新車（151～204）の機器は中古であった。

最後は単車をつぶして連接車を作り、更に3車体接続も計画したが、終戦で2連接（2700形）となった。大きく作れば乗らず、小さく作れば不足して計画と合わない。



▲ 大ドス 3300（井上大令氏撮影）

省線の思い出

当時の省線はC53の天下であこがれた。貨物はD50であった。東海道線では発車の時に長いサイレンを鳴らした。これは昭和15年迄で空襲が始まりやめになったが、サイレンの後のC53の長い汽笛は良かった。3気筒のC53を浜松・名古屋の機関区の人には自慢していた。



▲ 名古屋市科学館のB6（2412）（2012年）

当時、好きだったのはB6。名古屋にはドイツB6（2400形）がいて、熱田駅には6250形（ネルソン）がいた。大正年間の新聞を見ると衝突事故があり、記事に6200形が載っていた。

東海道線の急行のシンボルが熱田の入換に都落ちしたわけだが、昭和16年頃のネルソンにはまだ金筋二本が残っていた。大きな動輪がゆっくり回るのを神宮前で名鉄に乗る前に見ていた。熱田で入換が始まると踏切で10～15分待たされたので、熱田の人には恨まれた。終戦後にはいなくなり、C50、C58になった。

明治の客車、オープン唐草模様に興味を持っていた。ホハは少なくホハニに格下げ、高山線はホハニ、ホハユであった。ポルトガル、スペインの唐草模様を見ると客車のホハユを思い出す。

二俣線は昭和15年6月1日に完成（全通）。それまでは1000形という小型タンクに雑形客車だったが、8620形に変わり、豊橋に手動の転車台が出来、スケッチをした。この時描いた絵が入賞した。

開業時1・2等のナイロ 20500 が2両付いていた。鉄道大臣、静岡県知事が乗っていた。豊橋より 8620 牽引で掛川へ行った。ナイロ 20500 の色は黒色、常時品川にいて皇族が伊豆へ行くのに使用した。

三ケ日までしか行っていないときは三ケ日線と言った。戦争が始まると浜松が艦砲射撃を受けるので、迂回線として二俣線を作った。

C53 が貨物を牽くようになると残念だった。戦後、石炭の生産が減り、旅客があふれていてD51 が客車を牽く様になった。添乗でD51 に名古屋より乗った。65km/h 制限を 75~80km/h 出して、すごく揺れたが大垣まで下車できなかつた。C62 に乗ったときはすごく良かった。

世の中は景気不景気によって、掌を返すように変わっていく。機敏に対応しないと渡っていけない。

C53 最頂でC61、C62 には興味がない。

気動車について

昭和初期、三河鉄道の軌道線（岡崎市内線）は 600V で、大樹寺以北の鉄道線（挙母線）は 1500V であった。両線を直通するガソリンカー（キ10形）を使用していた。

昭和8年頃、41000形、42000形が有った。42000は車体長20m、150馬力で速く、100km/h 出て、武豊線、中央線に多かった。43000形はディーゼル電気式で武豊線で使用したが不調であった。昭和12・13年頃42000が二両連結運転で107km/h 出した。

鉄道省はガソリン特急列車を計画したが昭和12年に日中戦争が始まると計画は中止となった。ガソリン車はスピードが速く、音が大きく、排気が夜青く光の尾を引いて見えた。それを千種へ見に行った。台車が簡単なのでポイントの上で大きな音がした。

ゼロ戦も排気が青く尾を引いていた。96式陸攻（陸上攻撃機）、1式陸攻などはこれが見えなくなる様にカバーを付けた。ゼロ戦は排気が光っていても飛行速度が速いので問題ないが、陸攻は遅いので敵に見つかりやすく致命的であった。



▲ 鉄道博物館のキハ41307（2007年）



▲ 武豊駅に停車中のキハ58（1991年）

戦後のキハ58がなぜダメだったか？ 故障は多い、パワーは無い。高山線の急行は平坦線では早いですが山線では百姓の軽トラにも抜かれた。

飯田行直通列車

昭和15年、名鉄では3400形を使い小坂井線経由で飯田行列車の試運転が大成功。飯田で芸者をあげてお祝いをした。ダイヤまで公表されたが軍に引っかかって取りやめとなった。MGが付いているので1200Vでも良く走った。

古い本を読み直して

キネマ旬報のSLの本（昭和40年頃のもの）は今のマニア本と桁違いにレベルが高い。これらの記

事は国鉄の職員が寄稿していた。朝日新聞社刊行の「世界の鉄道」で紹介されていたが、終戦後のインドネシアではオランダ技術で日本より進んでおり、DD52 (DD型マレー式) や日本のE10に対しF型機があって昭和30年頃まで走っていたと知った。自分が書いたものも今一度読み直している。

写真の紹介

機関車がタンク車を牽引して大鉄橋を渡っているもの。これは軽便時代の神岡鉱山鉄道のもの。いつかネガから紙焼きをしようとしていて、存在を忘れていたものである。

静岡空港に関して

大井海軍航空隊^{※1}の跡の近くに作られたのが今の静岡空港で、同隊には一〇〇式偵察機 (司令部偵察機) (6人乗)^{※2}があった。

空港へのバス路線がこれまで島田発のものを金谷発に変更したが不評である。

空港-金谷間に鉄道をLRTで作ろうという計画があるが、高度差が100mある。県の人にはバスが登る道路に沿って県有地があるから簡単に敷設できると考えるが、作ってもメンテができない。作るならスペインのバルセロナのスイス製のシステム^{※3}がよさそうである。

編集者 ※1 大井海軍航空隊は、偵察機搭乗員の訓練部隊の一つとして昭和15年に牧之原台地の茶畑を接收し、飛行場を作ったもので、昭和17年4月に開隊した。現在、牧之原市布引原 (東名高速道路相良牧之原IC近く) に「大井海軍航空隊之跡」の碑や航空機のエンジン、号令台などの遺構が残っている。

編集者 ※2 一〇〇式司令部偵察機は、陸軍の制式機である。海軍航空隊に配備されたのは、訓練目的ということであろうか。通常は操縦士と偵察員の2人乗務であることから6人乗りということも訓練用に改造されたものであろう。

編集者 ※3 バルセロナ近郊の観光地モンセラ修道院への登山電車で、ラック区間もある。

LRT

スペイン、ポルトガルではLRTが発達しているが、日本はぜんぜん出来なくて遅れている。富山に出来たが、網の目になっていない。

編集者注：本稿は、白井昭会員の講演の要旨をまとめたものであるが、一部割愛したり、意識、追記したりした箇所があることをご了承いただきたい。なお、挿入写真は特記ない限り、編集者 (藤井) の撮影もしくは所蔵するものである。



▲スペイン・バルセロナのLRT (2010年)

事務局からのお知らせ

2012年度通常総会開催

2012年1月22日(日)午後1時30分から名古屋市政資料館集会室において2012年度通常総会を開催した。出席者13人、委任状提出者4人、議案代決権提出者5人で、総会は成立した。結果についての詳細は、議案、議事録をご覧ください。こととして、ここでは主なものを紹介する。

★ 2011年度活動報告

- ・第5回通常総会の開催 2011年1月29日
- ・理事会の開催 1月29日(総会提案事項の承認)、7月30日(インターネット管理・運用に関する内規及び新会員の承認)、11月5日(新会員の承認)
- ・リニア・鉄道館の展示資料への協力
- ・鉄道模型展(丸栄主催)に写真・資料を展示
- ・守山生涯学習センター主催講座「鉄道の楽しみ」に協力
- ・ムック「名古屋鉄道完全データ DVD BOOK」に写真を提供
- ・第4回展示会の開催 9月15日～21日、栄チカシンギャラリー(入場者1,000人強)
- ・賛助会員(交友社様)のご厚意により「鉄道ファン」誌に5回にわたりNRAを紹介
- ・NRAニュースの発行(9号・10号・11号)
- ・寄付金の受け入れ 今村会員(10万円)ほか
- ・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

★ 2012年度活動計画

- ・第6回定期総会の開催(2012年1月22日)
- ・講演会「鉄道の思い出と世間の動き」講師：白井昭会員
- ・NRAニュースの発行(12号・13号)
- ・鉄道ファン誌への紹介記事掲載
- ・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販売

★ 2011年度収支決算(関連項目のみ掲載)

科目	決算額(円)
I 経常収入の部	
正会員入会金収入	10,000
正会員会費収入	640,000
賛助会員収入	50,000
事業収入	280,843
寄付金収入	375,100
雑収入	37,121
合計	1,393,064

II 経常支出の部	
鉄道資料調査収集事業費	7,140
資料保存啓蒙活動事業費	172,624
会議費	2,900
旅費交通費	2,300
消耗品費	160,066
光熱水料費	4,513
新聞図書費	7,900
賃借料	809,472
支払手数料	2,520
租税公課	2,000
合計	1,172,000
当期収支差額	221,064
前期繰越残高	1,705,728
次期繰越収支差額	1,926,792

★ 2012年度収支予算(関連項目のみ掲載)

科目	予算額(円)
I 経常収入の部	
正会員入会金収入	70,000
正会員会費収入	740,000
賛助会員会費収入	50,000
資料利用料収入	5,000
寄付金収入	245,000
雑収入	20,100
合計	1,130,100

事務局からのお知らせ

2012年度通常総会開催

2012年1月22日(日)午後1時30分から名古屋市政資料館集会室において2012年度通常総会を開催した。出席者13人、委任状提出者4人、議案代決権提出者5人で、総会は成立した。結果についての詳細は、議案、議事録をご覧ください。こととして、ここでは主なものを紹介する。

★ 2011年度活動報告

- ・第5回通常総会の開催 2011年1月29日
- ・理事会の開催 1月29日(総会提案事項の承認)、7月30日(インターネット管理・運用に関する内規及び新会員の承認)、11月5日(新会員の承認)
- ・リニア・鉄道館の展示資料への協力
- ・鉄道模型展(丸栄主催)に写真・資料を展示
- ・守山生涯学習センター主催講座「鉄道の楽しみ」に協力
- ・ムック「名古屋鉄道完全データ DVD BOOK」に写真を提供
- ・第4回展示会の開催 9月15日～21日、栄チカシンギャラリー(入場者1,000人強)
- ・賛助会員(交友社様)のご厚意により「鉄道ファン」誌に5回にわたりNRAを紹介
- ・NRAニュースの発行(9号・10号・11号)
- ・寄付金の受け入れ 今村会員(10万円)ほか
- ・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

★ 2012年度活動計画

- ・第6回定期総会の開催(2012年1月22日)
- ・講演会「鉄道の思い出と世間の動き」講師：白井昭会員
- ・NRAニュースの発行(12号・13号)
- ・鉄道ファン誌への紹介記事掲載
- ・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販売

★ 2011年度収支決算(関連項目のみ掲載)

科目	決算額(円)
I 経常収入の部	
正会員入会金収入	10,000
正会員会費収入	640,000
賛助会員収入	50,000
事業収入	280,843
寄付金収入	375,100
雑収入	37,121
合計	1,393,064
II 経常支出の部	
鉄道資料調査収集事業費	7,140
資料保存啓蒙活動事業費	172,624
会議費	2,900
旅費交通費	2,300
消耗品費	160,066
光熱水料費	4,513
新聞図書費	7,900
賃借料	809,472
支払手数料	2,520
租税公課	2,000
合計	1,172,000
当期収支差額	221,064
前期繰越残高	1,705,728
次期繰越収支差額	1,926,792

★ 2012年度収支予算(関連項目のみ掲載)

科目	予算額(円)
I 経常収入の部	
正会員入会金収入	70,000
正会員会費収入	740,000
賛助会員会費収入	50,000
資料利用料収入	5,000
寄付金収入	245,000
雑収入	20,100
合計	1,130,100

II 経常支出の部

鉄道資料調査収集事業費	5,000
資料保存啓蒙活動事業費	178,500
会議費	3,000
旅費交通費	3,000
通信運搬費	10,000
消耗品費	40,000
光熱水料費	5,000
賃借料	809,500
支払手数料	2,600
租税公課	2,000
交際費	5,000
雑費	5,000
予備費	50,000
合 計	1,118,600
当期収支差額	11,500
前期繰越残高	1,926,792
次期繰越収支差額	1,938,292

★ 理事・監事の就任について

本年度は役員の改選にあたり、通常総会の席上で理事、監事それぞれ留任することが決まりました。

会費納入のお願い

2012 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 でお願いします。

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

ホームページを新しくします

当会 HP (<http://nagoyarail-acv.or.jp/nra/>) は諸般の事情により、更新があまりなされていなかったために、多くの方から”どうなっているのか”等々のお問い合わせやら心配の声を寄せて頂いていましたが、今年度より全面的に改めて、より見やすく、より充実した内容にして行きます。

内容・体裁など、お気づきの点あるいはご希望についてはできる限りご要望に沿いたいと考えていますので、お申し出くださいますようお願いいたします。

丸栄の「鉄道模型展」への協賛依頼

昨年、丸栄で開催された「鉄道模型展」に協賛し、写真（名鉄の特急史）を展示したのが、大変好評だったということで、今年もやって欲しいとの依頼がありました。

今年のテーマは「名古屋を走った鉄道」で、例えば「サンライズ出雲」が名古屋を通る写真とか、この間あった JR 西日本の特急車の甲種輸送の写真とか名古屋に関する鉄道の写真で、名鉄・近鉄・JR を問わないとのこと。撮影時期は入場者の年齢層から平成になってからの写真をお願いしたいとのことです。

広さは昨年と同じ 1 ブース、時期は 5 月 3 日（木曜日）～ 5 月 8 日（火曜日）です。

多分、大勢の方がいろいろな写真をお持ちのことと思います。ご協力の程をお願いします。

白井 昭の一口メモ

1 森上のC351の正体判明

名鉄尾西線森上駅より木曾川の岸に向かって支線が伸びていた。川岸の工場の引込線で、昭和20年5月から230号という20トン位のCタンクが走り始めた。

昭和19年には多くの軍用機がアルコールで飛ぶようになり、アルコール工場の増強が図られた。祖父江の人絹工場も軍令でアルコール工場に変わり、毎日2、3両のワ、ワム車でコーンを送り、アルコールを搬出した。

・不明の230号

この230号は、設計から立山重工業の戦時型に、番号板は日鉄（日本製鉄）を思わせ、軍の命令で製造所から森上へ来たと思われるが、製造年、経歴共に不明である。

終戦後、祖父江のアルコール工場は三興製紙に変わり、230が屑紙を積んだ貨車1～3両を搬入、紙製品を送り出したが、昭和26年2月より似たような15トンCタンクのC351に交代し、長く使われた。

・C351の経歴

この程『レイル・マガジン』に当会名誉会員の故・渡辺肇先生が記された「東濃鉄道」の中で、先生の調査からC351のデータ、経歴が明らかになった。

本機は立山重工、昭和19年製で、日鉄広畑工場へS315として入った。終戦後、当時の東濃



▲ C351 新川工場 昭和31年

鉄道ではSLの故障が多く、昭和21年4月に日鉄よりS315（15.5トン）を借り入れて東濃4号SLとした。

昭和25年7月の東濃の電化により同年8月に本機を日鉄へ返却した。一方、三興製紙はこの東濃4を購入、C351として昭和26年2月に230と交代した。

230の行方は日鉄と思われるが不明である。C351の車籍は名鉄、予備機も名鉄で、保守は新川工場で実施した。名鉄文字の大きなナンバーを書いていた。

昭和38年、DB71（15トン）に代り、昭和53年にトラック化された。

2 福井の大雪

昭和38年2月の北陸大雪（いわゆる「^{さんばち}三人豪雪」）の時、名鉄は多くの人員、物資を北陸鉄道、福井鉄道へ送って支援した。



▲福井鉄道西武生車庫の電車。パンタだけが見える。

（昭和38年2月10日撮影。以下すべて同日の撮影）



▲ 福鉄武生新駅の乗降客、電車は満員

私もこの時、福井鉄道へ行ったが、遠目には雪の上をパンタだけが走っているように見えた。しかし、電車は満員で、鉄道にとっては良き時代であった。

冬の北陸本線の大阪行きには長編成の客車の窓の外にズラリとカニをぶら下げて走っていた。今はその頃の酒とソバが懐かしい。



▲ 福井市内 雪に埋まる本田四つ辻停留所



▲ 今庄駅の雪捨て列車



▲ 雪に埋まった今庄の駅舎



▲ 黒煙を挙げる田村のマヌとD50

3 C108の機関車履歴簿

SLには厚く立派な機関車履歴簿がついて歴史を知ることが出来る。

昭和5年生のC108は新製当初、重見式給水温め器、空気制動のほかに真空ブレーキ、自連のバッファーにはコイルバネが付いていて、快速列車に使われた。しかし、間もなく真空ブレーキを撤去し、自連は摩擦式バッファーとなった。除煙板は初めから今まで無かった。

戦後、宮古のラサ工業での入換を経て大井川に引き取られたため、平成の大地震（東日本大震災）にも水没せず、今も元気に走っている。



▲ 新金谷駅の転車台上のC108（平成24年1月）

4 パノラマカーのパッケージ制御器の保存

名鉄パノラマカーのカム制御器はGEのパッケージ制御器を東芝が改良したものであるが、名鉄資料館で保存検討中である。パッケージ制御器はアメリカではPCC電車に残っているが、日本で

は貴重である。

5 ウィーン市電の焼き石暖房

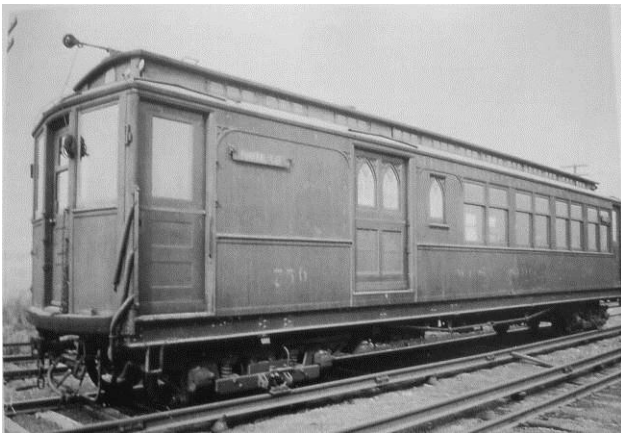
ウィーン市電では 1900 年頃から床下に焼き石を入れる暖房を使ってきたが、旧形電車の一部では戦後まで使われた。

アメリカでもシカゴなど寒地の電車の一部では車内ボイラの蒸気暖房や大型ガスストーブが使われたが、電熱に集約された。日本の市電のほとんどに暖房はなかった。

6 シカゴ高架電車の葬式電車

葬式電車 756 号は明治 31 (1898) 年製の電動客車を明治 40 年に葬式電車に改造したもので、WH社のAB制御器が付いていた。

霊安室はステンドグラスの窓で飾られ、客室には多くの籐椅子が並び、車外には Funeral Car の表示があった、756 号車はのちに病院車 2756 号電動車になり長く使われた。



▲ 葬式電車 756 号 (G.Krambles 氏蔵)

※ 前号、伊良湖砲台鉄道の訂正

正式名称は陸軍技術本部伊良湖射撃場で中山にあった。本部の7階建は6階建が正しく、戦後は米軍が管理し、施設は撤去したが、建物は今も残っている。

この「白井昭の一口メモ」を執筆されている白井会員を紹介した



書籍「鉄道技術者 白井昭」が平凡社から刊行、発売されています。書店をご覧ください。

事務局からのお知らせ・続

御寄贈のお知らせとお礼

2011年12月～2012年2月も大勢の方から多数の資料(書籍・雑誌・写真・資料・地図等)を寄贈して頂きました。厚くお礼申し上げますと共に、NRAの貴重な財産として保存活用させていただきます。

寄贈者名 (敬称略)

会員外：徳江 茂、駒田 健の各氏

会 員：伊東重光、西村幸格、藤井 建、山本範和、稲見眞一、津田和一、堀 幸夫の各氏

故 渡邊名誉会員の自費出版本の頒布を行っています。この機会にぜひお求めを

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 55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 134冊

NRA・作業日のご案内

毎月第1・第3土曜日の午前10時から行っています。少しでも時間がありましたらご参加ください。できるだけ多くの方のご参加をお待ちしています。

NRA NEWS No.12 2012. 2. 18

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