

NRA NEWS No.13

第5回NRA資料展の開催

5回目となる今年のテーマは「鉄道風景・名古屋の駅」で、サブテーマを「昭和そして平成の駅を訪ねる」とし、名古屋駅をはじめ名古屋市内の駅の駅舎や構内風景など懐かしの情景を写真で紹介します。

期間：9月6日（木）～12日（水）10：00～19：00

場所：名古屋サカエチカ ギャラリーチカシンA室

※ 詳しくは、同封のチラシを御覧ください。

白井昭の「昔の鉄道を語る会」開催

名古屋鉄道の鉄道技術者として豊富な知識と経験を持ち、本誌「一口メモ」の執筆者であり弊会理事・白井昭の講演会を、下記のとおり開催します。参加ご希望の方は直接会場へお越しください。

日時：2012年9月15日（土）午後2時～

場所：名古屋市市政資料館2階第3集会室

交通：地下鉄名城線「市役所」2番出口から東へ徒歩8分。名鉄瀬戸線「東大手」から南へ徒歩5分

特集 白井 昭の一口メモ

1 鉄道ファン小島氏を偲ぶ

大正5年頃生まれの小島元一郎氏は、亀崎の住人で、戦前からのレールファンであった。名古屋地区のリーダーとして「鉄道友の会」名古屋支部長として活躍した。その汽車好きは東京でも有名で、東京出張には中央線経由とし、往復ナハ22000、オハ61の中で、酒を飲みつつD51のドラフトを楽しんでいた。

昭和30年代、東海銀行（現・三菱東京UFJ銀行）支店長時代には冬の米坂線へ出かけ、酒と雪と96（9600形）を楽しんだ。反面、写真は嫌いで、戦前からレチナ（戦前、独コダックが販売したカメラ）を持っていたが、「写真など撮るのは本物の鉄道好きにあらず」として、ドラフトと煙と酒を愛した人であった。

私は彼の趣味こそ本物と思うが、遂に真似はできなかった。

2 ミュージックホーン裏話

パノラマカーのミュージックホーンの実験は、昭和35（1960）年後から進めた。メーカーは小

糸製作所で、名物男の故金谷豊治氏が立役者であった。テストは社外秘で進め、分からないように伊奈駅でモ3800の床下に付けて鳴らした。

石（トランジスタ）による故障で音が狂ったり、一音鳴らなかつたりしたことも多く、昭和36年6月の営業時には非公式で発足した。当初はあんなに人気者になるとは、全く予想もしなかった。

3 豊川鉄道最後の事業

昭和12（1937）年、豊川鉄道は名鉄の傍系となり、サハ1形客車は緑色に塗り替えて東名港へ転用された。昭和18年、鉄道省への移管が決まると、直ちに省電のモハ34、サハ19の5連が豊川工廠（西豊川）へ直通するようになった。

一方、豊川鉄道も末期の大量発注をした。昭和18年、省ト20000と同形のト101～120、電装なしで転換シートのクハ101、102が緑一色で入線。昭和19年にはデキ54が抑速電気ブレーキの電装付きで入線した。デキ54の設計は、箱型のデキ53と全く同一回路であった。伊豆急を経て最後は東急長津田工場の入れ替え車となった。

国有化と共に、昭和 12 年の「鉄道趣味」誌に写真入りで掲載された鶴田平太夫氏が静鉄局豊橋出張所に転任し、私はいろいろ教えられることとなった。

また、明治生まれの新城駅は、昭和 18 年駅舎を新築し、今も使われている。



▲ モ 700+ク 2091 小牧線味岡 昭和 34 年 3 月

4 明治村とホロネロ250

本稿は NRA ニュース No. 4 で既報であるが、土川社長との思い出を含め、後世に残したい。

明治村を始める昭和 30 年代、留萌鉄道に元ホロネロ 250 を 3 等車化したものがあり、土川社長と私はこれに目を付けて名鉄に買い取り、北海道より国鉄経由で大江へ甲種車両で回送した。

原車は明治末、イギリスのリーズ (LEEDS) 製のホロネロで当時の最高客車であった。

車体台枠はリーズ自慢の魚腹形一体プレスフレームで、台車もプレスで、これは明治村に残っている。御料車と共に車体も復元し明治村での展示を目指したが成らず、車体は大江で解体された。

5 中部を走った明治客車

明治客車といっても最盛期のものではなく、昭和初年から 30 年頃の最終期について紹介したい。鉄道省の明治ボギー客車は、昭和初年のオハ 31 と続くオハ 35 の量産で私鉄への売却が進んだ。

大井川のボギー車

昭和初年の大井川開業当時、省のハと共にホハフ 2850 等の明治ボギーが入線して主役となったが、昭和 30 年頃電車の投入で、廃車となった。

昭和 15 年頃からの私鉄の明治ボギー車

昭和 15 年頃より私鉄の車両不足が生じたが、新車の新造は難しく、元鉄道省の明治ボギーも転用された。

三河鉄道では後のク 2130 形のほか、ク 2140 形が車体新造で入線、名鉄では昭和 15 年頃ク 2090 形が、明治車体のまま運転台付きで入線し、戦後もよく使われた。当初はモ 3400 形と併存し、外

観イメージから「霊柩車」と呼ばれたが、その頃名鉄は成田の客車の電車改造 (ク 2211)、元愛電のデカ 350 の改造 (台車をク 2170 へ転用) など多忙で、車体新造は出来なかった。

ク 2090 は省のホニ 5910 で、明治 35 年の新橋製。真っ黒で唐草のオープンデッキを持つ形状から「霊柩車」と言われたのであった。鳴海工場で大改造し、サ (付随車) から HL のクハ化 (制御車化、以下同じ)、当初は省の P F 空制を使ったが、クハ化時に AMM 化し塗色も緑色に、名鉄文字で 2091 と描いたが「霊柩車」の雰囲気は変わらなかった。

名鉄で似た形状のク 2000 形 (旧愛電サ 2000) は大正 12 年製で、ク 2091 とは 20 年の差があった。ホニ時代の 17 t からクハ改造での 20 t は重すぎで、1500V 配線、キャブ取り付けでも 19 t ぐらいが適当な重量であろう。

感心するのは明治 35 年の鉄道省標準の T R 10 (イコライザ形) を名鉄では昭和 35 年まで使ったことである。

昭和 30 年頃からは 600V 格下げ、700 形などのクハとして長く使われた。

北陸の古典客車

富山地铁は戦後、高山線のホハユ 3150 の払い下げを受け、電車のサハとして使用。北陸鉄道はより大型のホハ 12000 系を使用し、戦後の混雑に対応した。

名鉄の富山直通

こちらは省の客車をそのまま使って名鉄に出入りした例である。最大ピークの昭和 16~19 年に

は新名古屋～富山間をモ 250×2、ナハフ 14100×2の4連が直通し（モ 250 は鶴沼まで）、昭和 17 年頃の 1 年間は毎日 2 往復したが、18 年頃より 1 往復に戻り、昭和 20 年の名古屋空襲以後消滅していった。

このとき、250 形の SME とナハフの PF ブレーキの連結は、歴史に残るものであった。

ナハフ 14100 はもともと黒色だが、昭和 18 年頃茶色を見た覚えがあるが、?である。

250 形にはもともとスチーム暖房が付き、戦後までそのままであった。名鉄線内ではナハフも無暖房だった。

6 昔の常滑線車内がポスターに

平成 24 年 3 月、名鉄主要駅に掲示された広報用ポスターに新旧常滑線の車内風景が並べられている。昔のもの（写真下）は私（白井）の写真で、昭和 36 年夏の朝倉付近での撮影。電車は転換シートの 3600 形であった。

海岸は車窓に迫り、よく見ると沖には漁船が浮かび、今見ると貴重な風景である。掲示期間は、この夏前に終わった。



▲ 中京競馬場駅にて（撮影：藤井）

7 朝早かった昔の築港線

名鉄築港線の昭和初期のダイヤは、朝早く 6 時頃から電車が走っていた。系統は、神宮前～大江～東名港（西六号）の各駅停車。直通で、600V 時代は 2 軸単車、昭和 5 年の 1500V 昇圧後はモ 1010 形を専用とした。

戦前の工場は朝 6 時出勤が多く、名古屋の街には午前 6 時、色々な音の蒸気笛が鳴り響いた。懐かしい思い出である。多くのボイラに石炭が燃えていた。東京では「神田橋、朝の 5 時頃見渡せば～」云々の歌が唄われた。

下は、昭和 3 年 10 月号の『汽車時間表』p54 に掲載された築港線の時刻表のコピーである。

築港線（電車）				
神宮前一西六號直通運轉 所要時間 14 分				
神宮前發	6 26	6 32
西六號發	4 38	4 44	6 39	8 39

8 フライキ

昔、船の信号旗を「フライキ」といったが、鉄道でも赤・緑の手旗をフライキといい、名鉄では昭和 30 年代まで実用であった。

なぜ、フラッグがフライキか、鉄道と船とがなぜ共通したか、知りたいところである。

9 磁石式電話機

昭和 30 年頃までの多くの私鉄の業務用電話、いわゆる「鉄電」は、全線に一对の電話線を張り、手回しの磁石発電機で相手のベルを鳴らし、呼び出した。各駅には—、—、—などの符号が決まっており、飯田線など長距離では音が崩れ、聞き分けには独自の勘を必要とした。当時はこのベルの鳴り具合で相手がどの駅の誰かがわかる人がいた。

大井川鉄道には帳面にした呼び出し符号表が残っているが、全駅有人のため、符号の策定には苦心が払われた。電話機の現物は各所に保存されているが、どこかで呼び出しの実演を復元して欲しい。

10 仁左衛門と B 6 の思い出

先代（13 代）片岡仁左衛門（1903-1994）の汽車好きは有名だったが、私が大井川で B 6 の運転を始めると、御夫妻で大井川を来訪された。

昭和 45 (1970) 年の秋、千頭で加速のドラフトを楽しまれ、B6 の主役時代、逢坂山の登坂など楽しいお話や、奥様からも汽車の思い出を聞き、当夜は寸又峡に一泊され帰宅されたが、今も忘れられない思い出である。

また、今も 2109 を有火で走らす日本工大には感謝したい。



日本工大における 2109 の運転風景 1999 - 4 撮影：藤井

11 国立国会図書館

今年の 4 月から国会図書館に登録されている私 (白井) の記事・論文が大幅に追加されたので、昔書いた記事の半分位を検索できるようになった。

12 昭和 25 年の谷汲大輸送

本稿は他に記録がなく、ここに残すことにした。

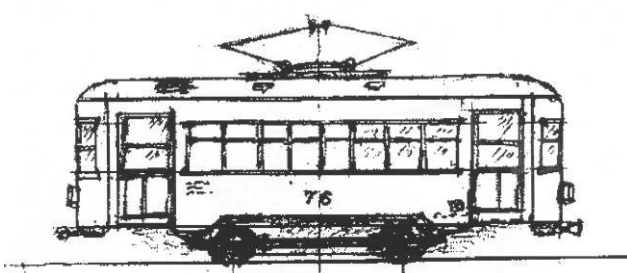
1950 (昭和 25) 年春の谷汲山華厳寺の大開帳は、1926 (大正 15) 年の大開帳に次ぐ大輸送となったが、昭和 23 年の名鉄西部線昇圧による 600V 電車の余力を活用、大輸送を行った。昭和 24 年には名鉄各線に散らばった元・谷汲車 (デロ 1 形、デロ 7 形) 及び元・美濃車 (セミシ 64 形と同 67 形) を集約、鋼製単車の空制化、制御器交換、ボギー車の投入等を進めた。

・豊川線の動き

戦争中、海軍工廠への豊川線新設のため、昭和 18 年、西尾線を休止し、そのレールを豊川線へ回すと発表された。実際には碧海線 (今の西尾線) の重軌条を東西連絡線 (新名古屋～金山橋) に使い、その穴埋めに旧西尾線 (岡崎新～西尾) のレールが回されたらしい。ともかくモ 70 形電車

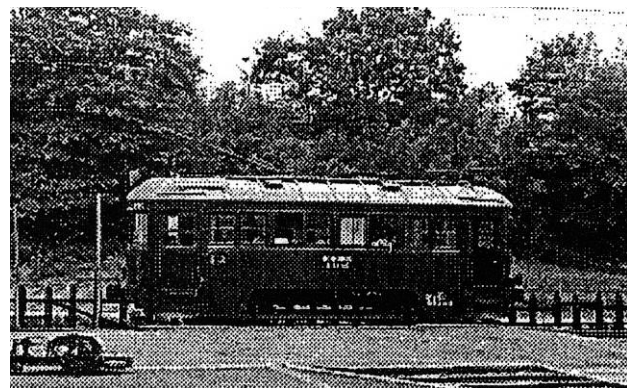
(元・美濃電セミシ 67 形) を使って、昭和 20 年 1 月に豊川線が開通した。以後、モ 70 形 (EE カム : M15 C) を使っていた。

私は、昭和 18 年に自転車以西尾線全線のお別れ旅をした。主力のモ 70 形電車は、単車に WH の巨大パンタを付け、鉄道好きからは「走るパンタ」といわれていたが、電車に乗っては見えないので、自転車で並走して「走るパンタ」を満喫し、別れを告げた。当時、写真は禁止だったので、私の画が残っている (下図)。



また、この頃、幡豆～米津を毎日 6250 形 S L の索く石材列車が走り、明治飛行場 (安城市) を建設し、完成させました。写真は禁止でした。工夫は、韓国、中国人が主体となっていました。

昭和 19 年には鳴海工場で、モ 70 形のポール化、ステップ取り付けを見たが、当時の鳴工は、故障車の山で、デカ 350 形のサハ化、成田から来た客車の電車化、デキ 800 の新造など多忙を極めていた。



▲ 国府駅に停まる 100 形

豊川線は開通以後モ 70 形を使用していたが、昭和 24 年、散らばっていた鋼製単車群が谷汲線に集約されたことに伴い、豊川線には瀬戸線からモ 30 形 (自連、ポール付き) とモ 85 が入った。次いで、昭和 25 年にはドラム制御化したモ 50 形 (→モ 100 形 100～104) が入って、以後豊川線

はモ 100 形（元モ 50 形）が主役となった。

30 形は自連を外し、ステップを改造して岐阜市内線へ、モ 85 は安城支線へ転出した。国府でのモ 30 形を写した写真は水没してしまったので、昭和 26 年に国府で撮ったポール付きのモ 100 形をお見せする。

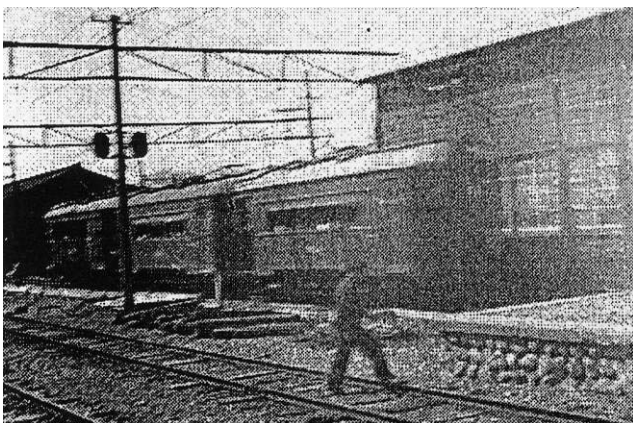
・名鉄の改番

昭和 24 年末、名鉄は重複番号の整理のため、電車の改番を行い、モ 50・60・70・80 形は、各々モ 100・110・120・130 形に、モ 100 形ボギー車は 160 形に改番した。モ 100 形等は、車号も初めの 100～105 号をすぐに 101～106 号に改めた。

・鋼製単車群の改造

110, 120, 130 形は全車を SME 空制化した。元モ 50 形（→モ 100 形）中 53～56 は M15 C カム、51, 52 はドラム（DB1）だったが、昭和 24 年、EE 社 M15C カムを外して鋼製車で直接制御の 110 形 3 両に換装、空制化した。それにより、モ 110～112、120～129、130～135 の合計 19 両の 2 軸車を 3M 編成 6 本での運用可能とした。これにより珍しい単車 3 連の多発を見るに至った。当時の単車 3 連の写真は貴重である。

モ 51, 52（→モ 100, 101）はドラム（Q2）の固定 M+M 化、手ブレーキとしたが、後にドラム（DB1）化（固定を解除）して豊川に入った。谷汲車の EE 社製レールブレーキは、この時全廃された。



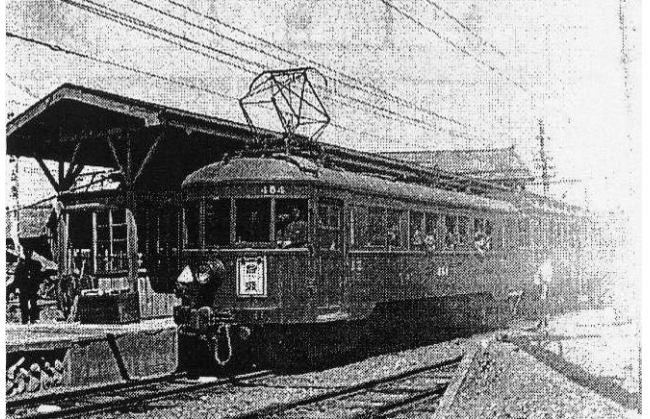
▲ 120 形単車 3 連。黒野駅。昭和 25 年

・初めてのボギー車

昭和 29 年、各務原から同じ M15 制御のモ 450 形小型ボギー車 5 両が揖斐・谷汲線へ入線、唯一

の M+T 編成のモ 601（EEM8）+ク 2231 も入線したが、パンタ破損が多く（他は Y ゲル）、特に 450 形は M+M 編成のため破損が多かった（パンタ破損の写真は写している）。空制は単車、ボギー車とも SME に統一していた。

大輸送中、谷汲線の北野畑に臨時変電所（有人）、稲富、長瀬に臨時行き違いを設け、終日 18 分毎運転を可能とした。



▲ モ 454+モ？ 黒野駅。昭和 26 年頃

・大輸送のあと

谷汲山大輸送は、昭和 25 年 4～5 月と続き、満員輸送は朝から夕方まで、往復 3 時間のすし詰め状態は、老人には辛かったが、数十万人が電車でお参りした。

御開帳終了後、モ 601 は他線へ転属し、モ 450 形と単車 3 連は朝夕のラッシュの運用に重宝した。また、混合列車は、モ 120 形（空制）単車が貨車（ワ・ト）を牽いていた（この写真も写している）。

・単車の脱線対策

単車の空制化で DH16 コンプレッサーを取り付けのためブリル 21 台車のフレームを補強した結果、度々脱線を起した。ブリル 21 は悪路に強い構造だが、補強により性能は悪化した。

その対応として車体、電気品の活用による連接化を考え、モ 400 形を試作（現車は岡崎市南公園にあり）したが、1 本のみで終り、モ 160、180 形に単車の M15 カムを換装してブレーキを SME 化して昭和 30 年頃、単車は全廃された。

本稿は、もと名鉄運輸（株）常務の福島忠夫氏のご教示によるところが多い。

13 名鉄のオワイ列車

昭和 19 年、堀田貨物駅にコンクリ槽を作り、名古屋市民のオワイ（糞尿）を集め、名鉄トム 900（省トム 5000 と同形）8 両に木箱を載せ、貨物列車で地方へ送った。（車号はトムのまま）

当時、オワイは貴重であった。西尾線福地駅にはコンクリ槽が今も残っている。

オワイ輸送は戦後しばらく続いたが、やがて中止され、トム 900 は多忙な貨物輸送に戻った。



▲福地駅南端に残るコンクリ槽 2012.7 撮影：藤井

14 名鉄貨車の車輪

大井川鉄道の客車は、今も大半が広軌軸車輪で走っているが、名鉄貨車の車輪は覚えがない。

名鉄ワム 5000 は省のワム 3500、ワム 5200 は省のワム 50000 と同形で、鉄の節約には狭軌軸車輪が望ましいが、車体の設計変更が必要で、今や確認できない。

大井川鉄道の千頭駅に今もト 20000 の生き残り（もと大井川鉄道ト 100。但し井川線のト 100 とは別物）2 両が現存し、私鉄ではあるが車輪は省ト 20000 並みに広軌軸を使用している。

15 名鉄ク 2211 とク 2121

どちらも客車改造の制御車だが、番号が似ており間違い易い。前者は成田鉄道のホハ 3（大正 15 年、汽車製造）。後者は筑波鉄道のナハフ 101（昭和 2 年、日車）である。成田ホハ 3 は昭和 19 年に譲受後サ 2211 となり、昭和 26 年に鳴海工場でクハ化と共に AMM ブレーキ付きになった。筑波

ナハフ 101 は、昭和 14 年に三河鉄道に入り、サハフ 31 になり、合併後サ 2121 に。AMM 付きクハ化したのは昭和 26 年頃だった。昭和 33 年に 600V 化され瀬戸線に移った。

※ 前号、「富士空港に関して」の訂正

大井海軍航空隊の跡の近くに造られたのが、今の静岡空港である。このあとに続く「一〇〇式偵偵（司令部偵察機）（6 人乗）があった。」を次のように訂正する。また、編集者注 2 は削除する。

大型練習機「白菊」が約 30 機以上配属されていた。白菊は、昭和 18 年頃開発された海軍の単発練習機で、抜群の安定性と無故障を誇った。銀色で最大 6 人乗りだが、末期には 1 人乗務で特攻に使われた。昭和 20 年 3 月頃まではたくさん飛び回っていたが、その頃から B29 の昼間侵入（東京・大阪行き共御前崎～金谷～千頭から、千頭で右左折した）のため、機体は山林へ隠し、更に 5 月頃からは P51 の大量来襲により、白菊は隠し放しとなって終戦を迎え、全機爆破された。名作「天風」エンジン（300HP）は、米軍の目を逃れ、旧航空隊近くに保存されている。

ご寄贈のお知らせとお礼

今期（2012 年 2 月～7 月）も大勢の方から多数の資料（書籍・雑誌・写真・資料・地図等）の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。

寄贈者氏名（敬称略）

会員外：徳江茂・駒田健・藤井信夫・樹神和徳・成田ヤエ子・曾祢芳夫・倉知満孝・鈴木実（扶桑書店）の各氏

会 員：西村幸格・山本範和・藤井建・稲見眞一・新島清澄・伊東重光・堀幸夫・安藤功・津田和一・内山知之の各氏

倉知満孝様のご逝去を悼む

理事長 津田和一

5月21日頃だったか、突然倉知満孝様の弟様から電話があって、「兄満孝の名古屋レール・アーカイブスあての手紙を読んでもらえただろうか」とのことであった。すぐに読んで返事をほしいとのことだったので、手紙を読んだところ、「鉄道に関する資料・写真等の一切を NRA へ寄贈したいが受け入れてもらえるだろうか」との手紙でした。

NRA としては願ってもない有難いお手紙でしたので、直ちに電話で「有難く受け入れさせていただく」と返事し、大切に利用させていただくとともに次の世代の方々へ引きついでいく旨を書面にして約束した。その後、弟様からは電話で病床の兄に結果を知らせると「よかった、よかった、これで安心だ」と大変喜んでおられたとの事でした。

出来るだけ早いうちに引き取りに来てほしいとの事だったので、堀さんと一度下見に行くことにして28日にお邪魔して、その膨大な資料・写真の運搬方法について相談をするとともに、弟様の要望もあって、とりあえず写真のネガを車に積めるだけ積んで運んだ。運搬のための作業をする要員を確保し、トラックを手配して6月の23日にお伺いすると連絡すると、「兄は先月(5月29日)に亡くなり、ごく内輪でお葬式もすまし、歳も歳なので外部へはどなたにも連絡しなかった」とのお話でした。親しくお付き合いをされていた白井さんも全然知られなくて、私どもの連絡で初めて知られ、別掲のような思い出の記を書かれ、弟さんにも見て頂きたいとの事です。

23日は朝早くから7名で梱包、積込にあたり殆ど休み時間を取ることなく働いて午後4時少し前に終り、NRAへ運びこみを終ったのは6時をうんと過ぎた頃になりました。その後、数日は全員足腰が痛くて大変であったが、貴重な写真・資料が保管できたのは有難いことです。

倉知様からは無条件で全ての写真・資料を譲っ

ていただくとともに、「NPO 団体はどことも貧乏なのをよく知っているから」と多額の寄付金まで贈与していただきました。また、弟様はご夫人様ともども終日運搬に立ちあつて頂き、お礼の申しようもないほど、親身になって便宜をはかってくださいましたことを心からお礼申し上げます。

倉知様は名鉄に勤められる傍ら、趣味活動として鉄道写真を撮り、資料を集めてこられたのですが、活動の拠点が名古屋であったことと、表立った活動を好まれなかったので大勢の方に知られることはなかったのですが、ご高齢の方々を中心にしてお名前は有名で、素晴らしい写真を撮っておられることはよく知られていました。名鉄の車両写真を主体に撮られその中の何枚かは貸し出されており、出版物上でお目につけられた方も多いのではないでしょうか。

豊田にお住まいでしたが、全国各地へ足を運ばれ多くの鉄道の写真・動画を残されています。発足して5年程の NRA にとっては倉知様のお陰で東海地方以外の写真を多数収蔵できたのは保存写真の地域性に幅が出来たことになり感謝しています。また、これら写真・資料はこれから整理してデータベース化しなくてはならないのですが、管見しましたところ、写真は鉄道ファンなら感激しそうなシャープなものが多いうえに、撮影データがきちんと整理保存されていて倉知様のお人柄をしのぶことができます。今まで多くの方の写真を拝見しましたが、倉知様ほど整理が出来ているのは初めて見ました。デジタル化・データベース化がスムーズに行えるものと思われると共に貴重な資料になるものと感謝しています。

一方、書籍・雑誌も第二次大戦以後のものを主体として、重要なものはほとんど揃っているのではないかと思えるほど収集されています。雑誌については、今までに紹介された雑誌・同好会会報から全く抜け落ちていた資料価値の非常に高い学術雑誌とも言えるような雑誌もあり、NRA としては今後「NRA ニュース」等で紹介したいと考えています。

更には、NRA として行っている「昔の鉄道の話

を聞く会」で倉知様からいろいろのお話をしてくることが出来なくなってしまったのはかえすがえすも残念なことであったと悔んでいます。

倉知様は本当に鉄道が好きな鉄道マニア(ファン)らしく価値のある写真を撮られる一方、多くの資料を保存されておられたことは後輩として尊敬に値するものと考えられます。このような貴重な写真・資料を保存活用していくことが倉知様のご遺志の沿うものであることは間違いのないことですので NRA としては、今後益々活発に活動することによってお気持ちに添いたいと考えています。倉知満孝さまのご冥福を心よりお祈りいたします。

倉知満孝さんの思い出

前理事長 白井 昭



平成 15 年 10 月に岡崎市内で開催された西尾鉄道ウォークの際に写されたもので、白井氏も同席されました。

5 月末、豊田市のレールファン、倉知満孝さんが亡くなりました。いつもジョークを言い、明るい人柄を思い出し、悲しみにくれています。古い友人の亡くなるのは淋しい限りです。

私より 3 歳位下で、昭和 23 年、彼は東海鉄道同好会の『とれいん』に、三河鉄道の SL の全

てについて書かれていました。私は轍美会で、“Express”の編集にあたり、記事を書いていた。

昭和 25 年の名鉄新車 3850 (電制常用) の説明会に集まった人で、生存していたのは白井、権田、倉知さんのみとなっていました。

資料は遺言で名古屋レール・アーカイブスへ贈られるが、有名な新聞切抜(但し、昭和 25~30 年代が主体で以後は少ない)、写真ネガ、8 ミリ、川柳、貴重な東海鉄道同好会の会誌(ガリ版)等がある。鉄道以外のものはどれだけ保存できるのだろうか？

一生独身で身内は弟さんだけでした。家内は若き日、倉知さんを川名の家へ泊めた(終車に遅れた)ことを思い出していた。私の娘は小さかった頃で昭和 28 年頃だったでしょうか。

昭和 25 年頃、下郷(次郎八)さんの提案で、名鉄門立^{もだち}線(三河岩脇~門立)の廃線跡の見学会を行いました。廃線跡歩きは、最近のトレンドだが、下郷さんはまことに時代の先取りの人だった。当時 50 歳位であった下郷さん、倉知さん、権田氏、私のほか 7、8 人が同行したと思います。小島(元一郎)さんが同行していたかどうか覚えがありません。

終点の門立の待合室に三鉄の客車(元・甲武電車)がお目当てだった。しかし、既に撤去済みで、皆に歴史を説明したかった下郷さんはがっかりしていた。門立へは以後行っていない。足助へのルートとして、ひとつは現豊田ルートともう一つ門立から足助が計画されていた。今も残る中金~足助ルート(築堤は残っている)をだれか発表してほしい。最近の廃線ブームはよいことです。また「とれいん」(東海鉄道同好会の会誌)を 1 冊でもよいから倉知氏宅で見つけてほしいものです。

当時、名鉄刈谷工場でマージャン室として利用されていたキハ 6401(蒸気動車)を昭和 25 年に開催された犬山交通博に展示するため、犬山への回送時、添乗して行き、現地でバルブギヤを組み立てたのが倉知さんでした。間もなく、刈谷工場は鳴海工場に併合され、彼も鳴海工場へ移られた。

彼との酒を飲む場所は、神宮前、知立が多かったです。近頃は、駅ホームから安城の酒「神杉」の姿が減り、残念でしょうがない。

(※ 本文は、6 月上旬に書かれたものです。)

NRA NEWS 13 2012. 8. 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