

# NRA NEWS No.14

## 白井 昭の一口メモ

### 1 貨物鉄道の話

戦前から昭和30年代までは、国鉄と私鉄の一部では貨物収入のウエイトが大きいため、貨物部門の発言力が大きかった。貨物は国の経済の源であるとして、旅客部門は何かと遠慮していた。

戦後、貨物機を旅客機に改造して増やしたが、貨物はさばけないほど大量にあった。

### 2 昭和40年代より減ったトム車

戦前はワ、ワムのヤネ車と、ト、トムのヤム車（屋根のない意＝無蓋車）が半々で走っていたが、昭和40年代から木材、石炭、砂、石など原材が減り、ト、トム、トキ、チキのヤム車が減った。

トム車の少ない貨物列車の写真は、貨物輸送後期の姿である。

### 3 電信に頼った鉄道貨物

貨物輸送は鉄道電報を頼りに動いたため、国鉄や大井川など貨物鉄道では、就職した職員に対して、まずモールス符号の暗記を教えた。

だから、かつてのOB会では、必ず暗記の合唱が始まったものだった。電略記号は便利なため、ウヤ（運休）、トケ（取り消し）、レケ（連結）、ウナ（至急）など、今も用語として使われ、路線名・駅名等もトカセ（東海道線）、トウ（東京）、ナコ（名古屋）、シナヤ（新金谷）など今も使っている人がある（私もその一人です）。

電信の遅い人は、本当の貨物屋ではないと言われた。

イギリスの鉄道では、機関車に並んで電信、連

動が最も大切とされた。

### 4 換算

トカセでは長らく牽引定数は現車60両、換算100両であったが、名鉄豊橋線は上り下りに勾配があり、現車15両、換算25両ぐらい、大井川鉄道は片勾配で、下り20両、上り30両、現車25両ぐらいであった。

換算の小さい例は、明知線のC12でわずか10・5両だが、明智線に先駆けて開業し、一部区間が並行していた岩村電車にくらべ、格段の輸送力があった。

### 5 名鉄の急行貨物

豊橋線の急行貨物は堀田で編成し、上りは美合で普通貨物を追い越し、豊橋で国鉄へ授受した。

急行貨物はデキ400、500、600を使い、普通貨物はデキ370が牽引したが、デキ250が豊橋線へ入ってからは、これも使われた。しかしヒゲ線1本の小駅は、普通貨物も通過が多かった。



▲ 美合で普通貨物（デキ252：右）を追い越す急行貨物（デキ501：左）本誌No.9から再掲

## 6 命を救ったSLイモ列車

昭和21年、日本中が飢餓に苦しんだ。渥美線沿線にあった広大な演習場、飛行場、畑はすべてサツマイモ畑となり、収穫の秋には渥美線に6250形SLが毎日走り、イモ満載のト、トムを牽き、豊橋、名古屋の市民の命を救った。

この6250形ネルソンは、戦中、東幡豆―米津間を明治飛行場（零戦配備）建設のために、幡豆石を毎日運んだのと同系の機関車であった。

## 7 貴重だったワ1両

戦前、名鉄には、ほとんど全駅にワ1両分ぐらいの貨物側線があり、ここにワ、ト1両が入ると1トン半トラック7台分、荷馬車多数分の荷物が動くため、その村にとっては大きな商取引であった。

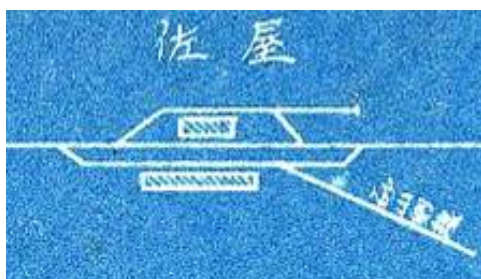


▲ 昭和18年の配線図に見る藤川の例

## 8 砂利採り線

各鉄道線ごとに砂利採り線があり、重要な役目を果たした。豊橋線では東岡崎の東、万灯山の下に砂利採り線があり、名鉄西部線には尾西線佐屋の佐屋川に側線「砂山側線」があった。使用されるデワ1000形は、本線ではパンタを、砂利採り線ではポールを使用した。

名鉄ト300、トム500は全鋼製で、明治末からここを基地として、戦後まで使われた。



▲ 昭和18年の配線図に見る佐屋の「砂山側線」

## 9 大井川鉄道ト100

大井川には鋼製で同番のト100が2種あった。本線用の10トン車は今も千頭にある。

本線のト100は省のト20000と同一設計で、豊川ト100などはト20000に編入、最後は木体化された。私鉄のト20000も省と同様広軌車輪を用いたが、これは台枠設計上の必要性によるもので、千頭でその様子を見ることができる。

井川線のト100は狭軌軸を使っているが、平成24年、解体された。

## 10 大井川の混結列車

昭和28年、井川線が開通すると、ワフ0形を仲介として、国鉄貨車の貨物列車と、低自連の井川線のト100、トキ200を連結して大井川線を走るようになった。

特に末期の昭和40年前後にはEL側に国鉄ト、トム車、後半に井川線ト、トキ車が、上りは木材満載、下りは空車で運転された。

## 11 三河一色のウナギ駅

三河線は瓦の出荷などで旅客より貨物荷主の力が強く、戦後は瓦組合が、国鉄から大量のトムを名鉄の私有車として買入れた。

昭和30年代、三河一色のウナギの発送用に線増を求められ、名鉄はトラック化を主張したものの、結果として広い構内とウナギ倉庫が生まれた。今は三河海線の碧南以遠が廃止となったが、広い構内跡はそのまま残った。ウナギのトラック輸送は今も盛んである。

## 12 カとツ

省のカ1はワの改造だったと思うが、昭和10年頃のカ1500は、骨組みが鉄骨造で新造に見えた。

近江鉄道は近江牛用に、ずっと昔からカがあった。

オーストラリアの木造家畜車は、少雨の土地柄のため、囲いのみで屋根がなかった。

名鉄にはカはなく、ツ600、ツム5500があった。



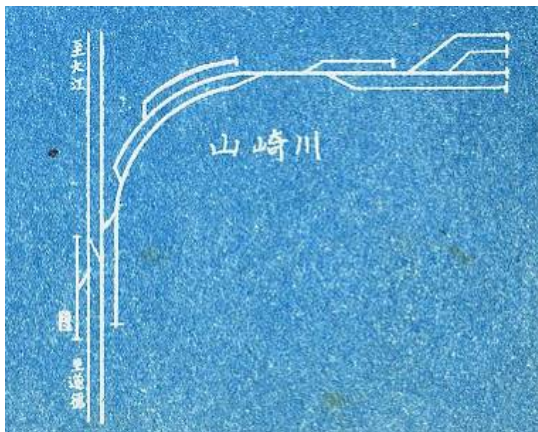
▲ ツム 5506 ナンバー下の二重線に注目

### 13 山崎川側線

常滑線大江の北、山崎川北岸に、常滑線から貨物線が伸び、機帆船から石炭をト、トム車に積み替え、常滑線各駅に送られていった。常滑線との分岐点を山崎川信号所と呼び、デキ 370・600 などが牽引する貨物列車が出入りしていた。

今、線路跡は昔のRのまま道路となっている。

話は変わるが、熱田の日本車輛工場から輸出ワムなどが、近くの新堀川からハシケに載せて名古屋港まで運ばれていた。伝馬町で名鉄の下を通過するので、満潮時には船は通れなかった。



▲ 山崎川の側線（昭和 18 年の配線図）

### 14 近鉄本線の狭軌化構想

近鉄名古屋線は名鉄並みに貨物が多かった。

戦前、大阪線を狭軌化して名古屋へ直通し、貨物輸送を増やす計画があり、2200 形の新車は狭軌

用のモーターを使った。

### 15 近鉄白子のバッテリー機関車

戦前、白子から海軍工廠への支線用に、20 トンぐらいの凸型バッテリー電気機関車が使われていた。国鉄の AB10 ほどではないが大型で、灰色に塗られていた。

### 16 鉄道省 DC10、DC11 形機関車

昭和 5 年ごろ、ドイツの賠償で日本に来たが、鉄道省では使いこなせなかった。外形は EC40 や戦後の DD12、名鉄 DED8500 形 DL などに似るが、黒塗りであった。

### 17 日本の真空ブレーキは昭和 8 年ごろまで

大井川鉄道を走る C108 蒸機の履歴簿には、昭和 5 年製造時には ET6 形空制を使用するほか、真空ブレーキも備えられ、後者は昭和 8 年ごろ撤去されたとある。

日本の蒸機の空気ブレーキは、大正末の C52 に使われ、並行して全機の空制化が進められたが、客貨車の真空ブレーキの空制化は昭和初年より 8 年ごろまでかかった。

C53 は幹線専用ということで空制で作られたが、移行中に作られた C10 等は 2 方式で作られた。

### 18 HSC ブレーキの空気源

国鉄の SED ブレーキ系はウエスチングハウス社の HSC ブレーキのコピーであるが、名鉄は昭和 30 年、5000 形で HSC ブレーキを採用した。

試験中にブレーキ不緩解が多発、火花で沿線の草が燃える火災を連発して消防の問題となった。

原因は HSC の直通ブレーキの空気源を、本来は補助空気溜としているのに、三菱が付加空気溜に設計変更したため、わずかなことが大事を招く教訓になった。

### 19 車外乗車の頃

戦争中は、各鉄道とも乗車券発売の制限で一般

の人は鉄道に乗れなくなった。戦後も切符の制限は続いたが、人々は生きていくため、コメ、イモの買い出しに奔走した。市内や短距離では大勢の人が車両に集まった結果、SLの前デッキやテндаにぶら下がり、電車はドア外のぶら下がりと尾灯の上、自連の上などの乗車が増え、死者も出た。名鉄では尾灯上に三角のスベリ板をつけて足がかげられないようにした。

私も中央線大曾根から勝川まで D51 のテндаにぶら下がったが、手が痛くなってこりこり、二度とやらなかった。

## 20 名古屋市電の学生車掌

戦後間もない昭和 21、22 年の名古屋市電は人手不足のため、学生車掌を募集した。私は池下車庫の学生車掌になり、朝夕、休日に勤務した。

学生車掌は電車ファンだったというからではなく、すべて生活のためであった。いつも超満員であることに加え、架線断線が多発して困った。

車掌は、ぶら下がる乗客をいかに振り払って電車を発車させるかが腕の見せ所であった。

## 21 架線修理車

名古屋市電の断線は戦時中から多発、爆撃による断線もあり、修理にはバッテリーのタワーカーが出動した。もと E1~E80 などバッテリーバスの改造車で、貴重な戦力であった。このバッテリーバスは昭和 13 年ごろの E1 号から、ガソリンが自由化される昭和 25 年ごろまで、名古屋の東西で活躍した。

## 22 千頭森林鉄道のモーターカー

千頭森林鉄道の最初の区間、千頭―沢間一寸又一千頭ダムは、昭和 8 年秋の全通であるが、これ（右上の写真）は、それに先立つ昭和 7 年ごろ、沢間一寸又が開通した時のモーターカーで、沢間まで船に載せられて川を遡ってきたものを組み立てたそうだ。このモーターカーは 1933 年頃のフォード A (V8 エンジン) と見られる。（この話に関連



しての不明な点が多々ある。）

この頃、林鉄の飛竜峡大吊橋は完成したが、レールは昭和 8 年に敷かれた。

なお、千頭～沢間の開通年につき中電関係の資料には誤りがあり、注意を要する。

## 23 戦中・戦後の鉄道

戦争末期には旅客列車削減で名機 C53 がローカル貨物に回された。D52 の 60 両牽引貨物に比し、30 両位しか牽かない C53 の貨物は悲しかった。

## 24 浜松機関区の艦砲射撃

昭和 20 年夏、浜松機関区は米軍の艦砲射撃により大破し、数両の C53 が豊橋に逃げて来て、私は喜んだ。しかしすぐ復旧して C53 は引き上げた。

## 25 D51 の高速旅客

昭和 21 年、東海道線はアメリカの天下となって白帯の優等車急行を多発、アライド・リミテッド (Allied Limited、連合軍特急) など、アメリカ式の列車名をつけた専用列車を C59 が牽いた。

日本人用には D51 のローカル列車が走り、私は名古屋―大垣間を D51 に添乗した。時速 65 キロまではよいが、80 キロになるとカマ全体にものすごいビビリ振動が発生し、耐えられなかった。後年、浜松―豊橋間を C62 に添乗したが、D51 に比して、まるでボギー車に乗ったような感じだった。

これら添乗にも私が機械工学科だったのが功を奏した。戦前の工科大学生には「エンジンパス」なるものが入手可能で、これが、私が機械工学科を選んだ一因である。

## 26 C53 最後の活躍

名古屋レール・アーカイブスに、昭和23年の東海道線大垣―浜松間の機関車運用図が保存されているが、貴重な資料である。

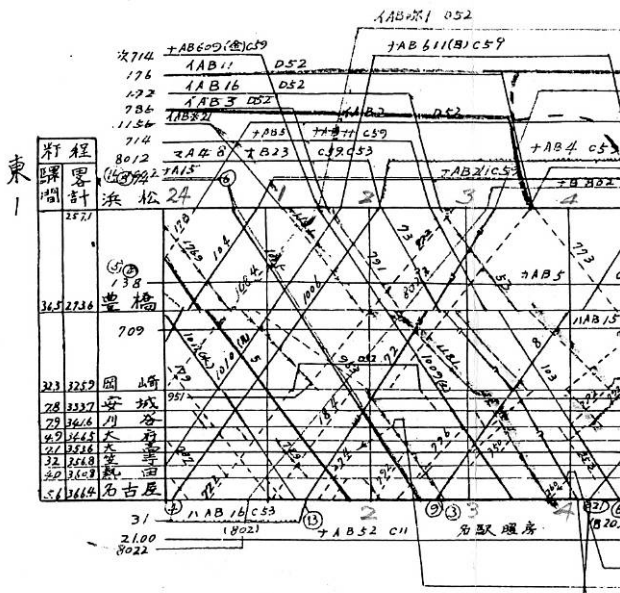
1001列車からはアメリカ軍の急行、8000代からは引揚列車で、日本人専用列車の中では優先運転された。

主力はC59で、C53は大垣―浜松間のローカル列車などに使われ、C53、C59の共通運用も組まれていた。C53はその精巧さがたたり老朽化が早く、戦前の高名とは逆に不評で、昭和24年には廃車となった。廃車後は名古屋、大垣に留置され、テナダは水槽に転用されるなどした。(鉄不足の時代)

貨物はD51、D52であるが、本数が少なく全滅状態であった。

大垣―美濃赤坂間には、唯一のガソリンカーであるキハ42000が単行で走り、配給のガソリンを使ったが、それ以外のガソリンカーはすべて休車で、武豊線などもすべて蒸機だけであった。

名駅、大垣、豊橋の入換は2400、名港の入換は6250で、その回送も運用図に記録されている。



▲ 昭和23年6月の運用表の自筆コピーの一部  
豊橋にはC53形、2両の滞泊が分かる

## 27 郵便車の白帯

日本の郵便客車には、省、私鉄とも長らく白帯

が付いていた、鉄道省のスユ36000、ホハユ3150など、名鉄のモユ310、クユ2010など白帯付きであった。省は昭和12年頃に白帯を廃止したが、名鉄は昭和16年頃まで白帯付きで走っていた。

名物は伊那電のサロハユニフ100で、赤・青・白の三色帯だったが、昭和12年頃、ロと色帯を廃止された。

これとは別のサハユニフ110が豊橋直通専用車(1200v、1500v両用)として、三信電車に牽かれ、毎日豊橋へ顔を出し、私と対面していた。

※ サハユニフ110については、本誌No.6にもその思い出が書かれており、図面も掲載されている。

※ 7・8・11に使用した配線図は、昭和18年版の「停車場配線略図」(名鉄資料館・蔵)から抜き出したものである。

### 急報 台湾の老鉄道ファン洪祖仁氏逝く

戦前からの台湾鉄道研究者だった洪祖仁氏が、2012年11月、83歳で亡くなられた。

同氏は、貴重な台鉄の車両図面を多く保存され、戦後の研究者とは一段違う貴重な存在であった。

自連の低い台鉄の8620の図面や、日本鉄道省のホハ2300に似た客車で、斜めの座席の図面を保存していた。斜め席の客車は大正時代の日本にもあったが、昭和にはクロスシートに改造され、台鉄にのみ残った珍しいものである。

偉大なる老研究家の御不幸につき急報します。



▲ 義経号の前で温顔のありし日の洪さん

## 明治 30 年代の名古屋電鉄の写真を有志で入手

藤井 建

それは、昨年 12 月初めの服部会員から一通のメールから始まった。「ヤフーのオークションに、初めてみる名古屋電鉄の絵葉書が出品されているから、落としてください。」というものである。

オークションサイトを見ると、最低値 2,000 円とある。絵葉書ではなく、明治期の鶏卵紙にプリントされた生写真のようだ。

明治 33 (1900) 年 10 月に私製絵葉書が許可されると絵葉書は、またたくまに普及し、明治 30 年代後半には各地で絵葉書交換会ができるなど絵葉書の収集ブームが起きた。

この絵葉書が普及する以前、名所旧跡や風俗を写し取った写真が土産品として売り出されていた。今回、出品された写真もそういった類と思われる。

これまで数年、オークションに参加した経験からいえば、これはかなり高値で落札しそうで、個人で入手するのは無理だと感じた。

また、今後出品されることは期待できないと思い、NRAとしてぜひ入手すべきだと思い、メンバーへ紹介すると共に、皆さんにご意見を聞いた。

終了日時までの間、予算上の問題も含め、思いの外多くの会員から貴重なご意見を聞くことができた。なかでも驚いたのは、これと同じ写真が『写真が語る名鉄 80 年』に掲載されており、絵葉書から複写したものであることであった。しかし、オリジナルの写真だけあって、細部までしっかり分かる。

結局、NRAとして取得するのではなく、有志で落札代金を分担して購入することになった。

ところが、オークション終了の 6 分ほど前に入札しようとしたところ、ハプニングが起きた。しばらく応札してなかったので、IDとパスワード



▲ 鶏卵紙に写された名古屋電鉄の電車（ほぼ原寸大）

を聞かれ、焦ってしまい、うまく応札できない。そこで、服部会員に SOS を出し、なんとか落札できたのであった。

競争者が少なかったため、10,500 円という価格で落札できたのは、非常にラッキーだったといえよう。非常に貴重なものであり、書留便を利用して送ってもらうことにして、無事、到着し、現物を見せられたときは、たいへんうれしかった。

今回、代金を分担された 8 人（青木、安藤、稲見、内山、津田、服部、藤井、堀）の意を受け、NRAに保存されることになる。

しかし、今回の資料の購入は、緊急避難的な方法であったといえよう。本来なら、NRAとして購入するのが望ましいのであるが、いまのところ資料の購入に関して、会員間に合意ができていないのも事実である。従って、これについては、今後の課題として指摘しておきたいと思う。

### 【蛇足】

インターネットで検索すると名古屋の本町に宮下欽という写真家がいたことが分かる。そして、彼が写した金鯱の写真が今回の写真に似ており、ひょっとしたら彼が撮ったものかと考えるのもおもしろい。

<http://morishige.omlog.net/archives/759>

## 事務局からのお知らせ

### 2013 年度通常総会開催

2013年2月3日(日)午後2時5分から名古屋市市政資料館第3集会室において2013年度通常総会を開催した。出席者16人、委任状提出者7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。

#### ★ 2012 年度活動報告

- ・第6回通常総会の開催 2012年1月22日
- ・理事会の開催 1月22日(総会提案事項の承認)、3月3日(新会員の承認)、3月17日(新会員の承認)
- ・鉄道模型展(丸栄主催)に写真パネルを展示
- ・第5回展示会の開催 9月6日～12日、栄ギャラリーチカシン(入場者1,350人超)
- ・展示会報告作成と配布
- ・講演会の開催(2回)  
1月22日:白井昭氏「鉄道の思い出と世間の動き」、9月15日 白井昭氏「昔の鉄道を語る会」
- ・賛助会員(交友社様)のご厚意により「鉄道ファン」誌に6回にわたりNRAを紹介
- ・NRAニュースの発行(12号・13号)
- ・寄付金の受け入れ 故倉知様(50万円)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

#### ★ 2013 年度活動計画

- ・第7回通常総会の開催(2013年2月3日)
- ・講演会の開催 3月もしくは5月を予定
- ・第6回展示会の開催 9月12日～18日
- ・鉄道模型展(丸栄主催)への写真パネル展示
- ・NRAニュースの発行(14号・15号)
- ・鉄道ファン誌への紹介記事掲載
- ・新規会員の勧誘・獲得

- ・資料、書籍、写真等の整理の推進
- ・故渡邊肇氏の著作の頒布

#### ★ 2012 年度収支決算(関連項目のみ掲載)

科目	決算額(円)
<b>I 経常収入の部</b>	
正会員入会金収入	50,000
正会員会費収入	630,000
賛助会員収入	50,000
事業収入	113,250
寄付金収入	701,000
雑収入	45,895
<b>合計</b>	<b>1,590,145</b>
<b>II 経常支出の部</b>	
鉄道資料調査収集事業費	6,010
資料保存啓蒙活動事業費	178,753
会議費	5,800
旅費交通費	9,251
通信運搬費	3,950
消耗品費	61,844
光熱水料費	5,433
賃借料	825,222
支払手数料	2,625
租税公課	1,300
交際費	10,000
雑費	2,070
<b>合計</b>	<b>1,112,258</b>
当期収支差額	477,887
前期繰越残高	1,926,792
次期繰越収支差額	2,404,679

#### ★ 2013 年度収支予算(関連項目のみ掲載)

科目	予算額(円)
<b>I 経常収入の部</b>	
正会員入会金収入	50,000
正会員会費収入	790,000
賛助会員会費収入	50,000
事業収入	115,000
寄付金収入	245,000

雑収入	20,100
合計	1,270,100
<b>II 経常支出の部</b>	
鉄道資料調査収集事業費	6,000
資料保存啓蒙活動事業費	180,500
会議費	6,000
旅費交通費	10,000
通信運搬費	5,000
消耗品費	65,000
光熱水料費	5,500
賃借料	809,500
支払手数料	2,600
租税公課	2,000
交際費	10,000
雑費	5,000
予備費	50,000
合計	1,157,100
当期収支差額	113,000
前期繰越残高	2,404,679
次期繰越収支差額	2,517,679

## 会費納入のお願い

2013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：6201701

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

## ご寄贈のお知らせとお礼

2012年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：松澤暢夫・水野 茂生・尾畑 義一・駒田 健・藤井信夫・樹神和徳・成田ヤエ子・曾祢 芳夫・倉知晶彦（倉知満孝）・稲熊鉦一・山本省 吾・久野 馨（津田邦夫）・中島英明・高橋敬子・石黒 信二・天野益子・海部幸也・加藤 慶郎（加藤太郎）・三矢久二子・兵藤 濟・松山昌平・徳江 茂の各氏（順不同）

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・津田和一・堀 幸夫・安藤 功・内山知之・岩田浩行・伊藤博康の各会員（順不同）

## J・W・ヒギンズ氏からご寄贈（速報）

白井会員の仲介により、2月9日にJ・W・ヒギンズ氏から書籍雑誌等と氏撮影の写真およびモノクロネガ多数のご寄贈を頂きました。

## 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.14 2013.3.2

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