

NRA NEWS No.15

名古屋市民ギャラリー矢田の鉄道展に参加

6月14日(金)～16日(日)と21日(金)～23日(日)の計6日間にわたって開催された「鉄道展」に、NRAも東海中学校・東海高校交通研究同好会、中部大学鉄道研究会、名城大学鉄道研究会、名古屋市交通局と共に参加しました。

本展示会は、6月21日(金)に隣接する東文化小劇場で開催される鉄道ファンとしても知られる「スギテツ(杉浦哲郎・岡田鉄平)」の出演する「スギテツとゆかいな“鉄”仲間達コンサート」に関連して企画されたもので、大学の鉄研による鉄道模型の運転やNRAなどの名古屋市電の写真に加え、スギテツが出演したコンサートの写真も展示され、鉄道ファンのみならず大勢の市民が訪れ、賑わいました。

こうした公共機関とコラボすることで、資料の活用とNRAの活動の周知が図られる良い機会となりました。



名古屋市電よもやま話 一料金制度・運転系統を軸に見た一

楠 正昭



本稿は、5月19日(日)に名古屋市市政会館において行われた楠正昭氏の講演の概要を記したものである。

当日は、NRA 会員7名、非会員4名の計11名という少数ではあったが、楠氏は文献や新聞記事を丹念に調査された知識を惜しみなく披露され、講演後も時間まで情報交換を行い、充実した時間を過ごすことができたことを感謝する次第である。

1 鉄道黎明期

明治14年、本町通りを熱田と名古屋(広小路あるいは大須か)を結んで走った乗合馬車があったが、写真も残っておらず、詳細は不明である。

名古屋駅は、明治19年5月1日に開業した

が、開業当初は名護屋と書いて1年後に名古屋に変わったと言うが、当時の文書には名護屋と名古屋が混在しており、開業翌日の時刻表には既に名古屋と改められており、果たして駅名に名護屋が使われたかどうかは疑問である。

2 名古屋電気鉄道の開業

明治 31 年 5 月、名古屋電気鉄道が笹島～県庁前を電車 7 両で開業したが、当時の車庫は何処にあったのだろうか。後に郊外線のターミナルになった柳橋などが考えられるのだが…。開業当初の運転本数については分からないことが多いが、水谷盛光氏の著作『史話 名古屋城と城下町』（名古屋城叢書）に、明治 34 年の月刊「大福帳」の記事が掲載されている。それによれば、ある日の午後 3 時半から 4 時半までの一時間、納屋橋で通行人調査を行った結果が書かれている。

例えば、東から西へ洋服の男 5 人、羽織の男 24 人…。荷車 36、空荷車 3、荷馬車 21 などに加え、電気鉄道は東から西へ 19 回、西から東へ 19 回走ったという。つまり、凡そ 3 分間隔では走っていたことが分かる。

明治 32 年に征清記念碑が着工^{※1}された。明治 33 年 7 月に中央線が開通し、千種駅が開業した。翌 34 年 12 月に広小路通りが千種まで延長される。明治 36 年 1 月に電車も千種（西裏）まで延長、開業した。記念碑は道路の真ん中に残ることになり、電車はこれを避けて敷設された。

開業当初、電車前面に西（停車場）行きは赤色札（夜間は赤色燈）、東（県庁）行きは緑色札（夜間は緑色燈）を掲げ、運転台前面に「行西」、「行東」と右書きした表示板を吊り下げた。柳橋～押切町開業時の表示板は「行北」、「行南」と想像されるが不明である。千種延長時当初は、「行西」、「行東」のままであったが、やがて「行島笹」、「行種千」と行き先が表示されるようになった。

明治 41 年の熱田線開業時ころから吊り下げ位置が庇の下に変更され、あんどん形の方向幕に進化した。

※1 編集者注：井上義博・著『名古屋絵はがき物語』では、記念碑の着工は明治 33 年 8 月で、竣工したのは、記念式典が行われたのは明治 36 年 5 月のことであった、と記されている。

3 鶴舞公園で共進会開催、路線網の急速な整備

明治 43 年 3 月 16 日、鶴舞公園で第 10 回関西府県連合共進会が開催され、それに伴い、前月に公園線（上前津～新栄町）、開催日当日に築港線（熱田駅前～築港）が開業、5 月に枇杷島線（押切町～柳橋）が開業し、観客輸送に貢献した。

当時の運転系統は単純で、他線へ渡るのは名古屋駅前～栄町～熱田駅くらいのものであった。少なくとも共進会中は、各地から会場への直行電車が運転されたと思い込んでいたが、当時の案内記事を見ると、「○○で乗換を要す」などと乗換の案内ばかりで直行便の文字が見当たらない。名古屋駅から会場（鶴舞公園）までは、7 区 8 銭（内 1 銭は通行税）であった。

鶴舞は「つるま」が正しいのだが、国鉄（JR）、地下鉄は「つるまい」という。語源には、その昔は「水流間（つるま）」と書いたなど諸説あるが、鶴舞は吉祥文字を宛てたものである。

大正元年 8 月、郡部線の枇杷島～西印田、岩倉～犬山間が、翌 2 年 11 月に柳橋駅が開業し、郡部線の電車が押切町～柳橋間に乗り入れを開始した。柳橋～押切町間の軌道線は 4 区 4 銭であったが、郡部線の運賃もこの区間は 4 銭であった。郡部線はこの間を無停車で走ったのかどうかはわからない。柳橋のターミナルの駅舎は乗り入れ当初はまだ無かったので、駅舎ができるまでは路面で乗降していたと思われるが、その期間など不明である。

郡部線が名鉄になってからも乗り入れが行われたが、市内線（市営）と運賃、乗入れ料等の扱いはどうであったのか、分からないことが多い。

4 市営の実現

明治 45 年に芥川龍之介が名古屋を訪れた際の感想を次のように記している。「電車に乗る。運賃がべらぼうだ」。

当時の運賃は、1 区 1 銭で、それに通行税 1

銭が加算された。区間が延長するにしたがい、高くなることもあって、運賃問題や市営問題が起り、やがて電車焼き打ち事件へと進展した。

市営発足後の大正 11 年 12 月、系統の大改正が行われ、「い・ろ・は…」が採用された。昭和 6 年には系統符号・記号が改正され、起終点の頭文字を組み合わせて系統記号とし、その一文字を系統符号としたが、複雑で余計わからないのではないかと思う。変体仮名を使った例もあった。

昭和 13 年は、小学校 3, 4 年生だったが、運転系統の改正があり、「い・ろ・は…」が「1・2・3…」に改正された。昭和 16 年に太平洋戦争が始まり、戦時体制の系統に改正され、車庫ごとに番台を変える方法となり、随時系統は 100 番台、200 番台を加えたものになった。

戦後の昭和 27 年頃から角型枠付きの系統板になり、31 年後半から系統板が大型の広告入りに替わって行った。

5 雑話、閑話

八事電車の前身は、愛知馬車鉄道であったが、千種監獄前が起点（千種）で、石仏、塩付、弁天、妙見、招魂社を経て八事（八事字石坂）に至った。762 mm 軌間が多かった馬車鉄道だが、1,067 mm を採用した。途中三カ所に交換所があり、全線 6 区 6 銭、往復 10 銭で、8 両の客車があり、30 分毎に運転された。八事電車は葬式電車が有名だったが、見たことはない。中村電車は、名古屋花壇へ遊びに行ったときに乗ったことがある。

昭和 30 年の在籍車両は、全て撮った。

以下は、聴講者との質疑の要旨。

- ① Q Z パンタ化とボギー車のビューゲルの中央への移設がいつだったのか。
A 残念ながら詳しいことは知りません。
- ② Q 星ヶ丘、東山公園での写真は撮られていますか。
A 星ヶ丘の写真は撮っていません。期間が短かったし、撮られた写真は少ない

でしょう。

- ③ Q 八事電車、中村電車の塗色はどうでしたか。八事は橙色だったとも聞きますが。
A 八事は確かオレンジ色だったと思います。中村は覚えていません。
- ④ Q トロリーバスの塗装は何色でしたか。写真では一色のようにも見えますが。
A 電車と同じ黄色と緑でした。電車と同様グリーン一色のものがあつたかもしれません。電気バス^{※2}はたくさんありました。

※2 編集者注：昭和 12 年 7 月、日中戦争が始まると、バスの輸入やガソリンの入手も難しくなり、木炭ガスなど代燃装置と国産車の開発が行われた。昭和 13 年に登場した S K S 式電気バスは、27 人、35 人、40 人、45 人乗りの 4 種類があつた。『市営五十年史』（名古屋市交通局）によれば、次のとおりである。重量：4,500 kg。電動機：直流直巻、11.4KW。動力源：蓄電池 VGCM14 型 40 個 252AH 5 時間放電率。制御装置：手動式ドラム型直接制御器。駆動方式：後輪駆動、電動機直結、歯車による減速方式。制動装置：油圧式制動。塗色：車体 白銀色、帯 黄色。

スマートな流線型であつたが、大量の蓄電池で重量が重く、速度は遅く、蓄電池容量から長時間の運転ができず、蓄電池の老朽化に伴い、放電が早く充電回数が多くなり、しかも充電時間が長いという欠点があつた。しかし、動力源の電気は簡単に入手できるという当時の情勢から大量に採用され、戦後も活躍した。



▲ 昭和 13 年製 S K S 式電気バス 『市営五十年史』
(文責：藤井 建)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

洋書に見る輸入機の製番と写真

和久田康雄

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

「新金沢文庫」の蔵書のうち NRA にお預けせず手元に置いているものに、車両ビルダー別の洋書がある。これについて以下簡単に紹介するが、これらをぜひご覧になりたい会員がおられるなら、機会を見て現物を名古屋へ移すことにしよう。

B

Borsig Lokomotiven für die Welt (1985)

ドイツのベルリンにあったボルジッヒ社の紹介。軍用鉄道向け機関車の写真に日本陸軍の双合式 C タンク機 A156+B156 (600mm 軌間) が、アジア向け輸出機の写真に国鉄の 2C テンダー機 8856 (炭水車なし) が出ている。

製番表を見ると 5690~5763 (1905) は日本陸軍の A127~B163、8035~8046 (1911) は国鉄 8850~8861 と掲げられている。

E

Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen 1841-1966 (1984)

ドイツのシュツットガルト近郊にあったエスリングゲン社からは製番 3578~3589 (1912) として国鉄最初の電機 EC401~4012、製番 4219 (1929) としてディーゼル電機 DC111 が輸入されており、この本の写真ページと製番表にもそれらが出ている。工場で電機の前立つ 6 人の紳士のうち背の低い 2 人は日本人らしく、碓氷峠アプト式区間での走行写真も添えられている。

H

Hanomag Lokomotiven (2004)

ハノマークとはドイツのハノーファー機械製作会社の略称である。

輸出機の写真に官鉄の 2B テンダー機 1359 があり、製番表には 5235~5360 (1908) という官鉄 1324~1359 (国鉄 6350 形) のほか、北筑軌道・柳河軌道・筑後軌道などの 914mm 軌間向け、釜石鉱山・日出生鉄道・丸岡鉄道などの 762mm 軌

間向け (ただし社名の綴りに乱れ多く判読必要) などが数多く並ぶ。

1067mm 軌間の機関車では、製番 7120~7122 (1913) として生まれ、加世田に保存されてよく知られる南薩鉄道の C タンクも見える。

Hohenzollern Lokomotiven 1872-1929 (1984)

ドイツのデュッセルドルフにあったホーエンツォレルン社の写真による紹介。この本には 1889~1901 年に作られた讃岐鉄道の B タンク機 7 両のうち 12 (国鉄 60 形 65) の原姿が出ている。

K

Krauss-Lokomotiven (1977)

ドイツのミュンヘンにあったクラウス社の紹介だが、ウィーンの出版社の発行。

中間に写真ページをはさんで前後に製番表を置いており、製番 1774・1775 (1888) であった「坊っちゃん列車」の伊予鉄道 B タンク機や九州鉄道の B タンク・C タンク機 (国鉄 15 形・1440 形) から始まる。

写真のページには珍しいドイツ製 1B1 タンク機であった房総鉄道 8 (国鉄 480 形) が見える。

製番表の最後は製番 6857 (1914) という塩原軌道の C タンクであり、これについては近藤一郎著『クラウスの機関車追録』(2000 機関車史研究会) に詳しい考証がある (房総のロコの写真も同書の方が鮮明)。

M

Maffei Lokomotiven (1979)

マッファイはクラウスと同じくミュンヘンにあった会社で、後に両社は合併した。

各ページに 1 形式の写真・図面・要目を掲げる構成 (製造年と製番は省略) であり、1 形式 1 両だった日本鉄道の BB マレー機 (国鉄 4500 形) も出ている。

Manning Wardle & Company Ltd (1982)

マニング・ワードルは鉄道博物館の「善光」に見るとおりイギリスにあった工事用機関車を得意とするビルダー。

製番表には 431・435 (1873) として C サドルタンク 2 両 (2 と 1)、815 (1882) として同系のもう 1 両が掲げられている。

N

Catalogue of Nasmyth Wilson & Co. Limited
(発行年不明)

ネイスミス・ウイルソンはイギリスのマンチェスターにあった会社である。

この本は製番表の間に写真 (製造当時ではなく後年のもの) を挟んでおり、製番 342 (1888) であった国鉄 608 (米本義之撮影) や製番 635 (1902) であった国鉄 880 (川上幸義提供) の写真はあるものの、他の本のようなビルダー撮影の原姿は見られない。

North British Steam Locomotives built
1857-1956 for railways overseas (発行年不明)

イギリスのグラスゴーにあった会社からの輸出機の写真集で、製番表はない。ノース・ブリティッシュ社というのとはもととデュープス、ニールスン、シャープステュウアトと分かれていた各社が合併してできたもの。

写真には 615 という 2B テンダー機 (1899) が掲げられている。シリンダと歩み板が優雅に傾斜したニールスン製 (国鉄 6200 形) で、当時の日本人からネルソン機と呼ばれたものがある。

O

O & K Dampflokomotiven Lieferverzeichnis
1892-1945 (1978)

ドイツのベルリンにあったコッペル社の製番表をまとめた大作で、製番 1 から 14387 までのリストに写真 323 枚が加わる。

製番表では 1958・1959 (1906) という 1067mm 軌間の B タンク機あたりが日本内地向けの最初らしく、最後は 11753 (1929) という 600mm 軌間の B タンク機が出ている。

写真としては湖南鉄道 1 (→八日市鉄道→近江鉄道) という製番 10288 (1922) の珍品 1B タンク機が出ており、これは最初蒸気動車だけで開業した湖南鉄道が初めて入れたロコであった。

P

Porter Steam Locomotives (2001)

アメリカのピッツバーグにあったポーター社の製品をファン向けにまとめ直したもの。

前半では標準設計の各形式が紹介され、後半には製番表がある。日本向けは 368・369 (1880) の「義経」「弁慶」に始まり、三井三池の B1 タンクや長州鉄道の C タンクなどを経て 762mm 軌間の仙北鉄道 C タンクに及ぶ。最後は 7018 (1926) という製番の浅野造船所 (→日本鋼管) B タンク機である。

S

SLM—Lokomotiven 1871-1984 (1984)

スイス機関車工場の独文と仏文による紹介。

7000 というブッフリ式 1D1 電機の写りがあってこれは国鉄 ED54 形のこと。製番表には 3040・3041 (1925)、電気部分 BBC と記されており、写真にパンタグラフが見えないのは SLM で機械部分だけ完成した時の姿らしい。

125 Jahre SLM 1871-1996 (1996)

前記と同じ SLM 社の略史で、写真に奈良鉄道 7 (国鉄 2800 形) という 1897 年製の 1C タンク機が掲げられている。関西鉄道で「三笠」級と呼ばれた優雅なロコである。

V

Vulcan Foundry Locomotives 1832-1956

(発行年不明)

ヴァルカン・ファウンドリィは官鉄 1 号機を作ったことで知られ、この写真集 (製番表はない) でもその原姿 (番号は見えない) が掲げられて、現在は大宮の博物館に保存と説明されている。

その他、アメリカのボールドウィンについては “Illustrated Catalogue of Narrow-gauge Locomotives” という本 (1897) があり、当時の輸入機の写真が見られるが、この本は NRA に移してある。

白井 昭の一口メモ

1 電機五拾型

豊川鉄道のデキ 50・51 はオール英国製であるが、電動カムで、以後のデキ 52 から 54 の原点となった。昭和 12 年頃まで、50、51 号の現車には「形式電機五拾」とあったが、のちにデキ 50 に変更された。

2 戦前キハ(ガソリンカー)減車の歴史

昭和 15 年 8 月からアメリカは航空用燃料などの対日輸出規制を始め、翌年 8 月に石油の全面禁輸を行った。

この前後で日本のキハの廃止(つまり SL 化)は、何回かに分けて進められた。昭和 13 年頃、まず中央線のキハ(主として多治見ローカル)が廃止されたが、キハが主力の武豊線はほとんど残された。

昭和 15 年初めには、全国的にほとんどのキハ、ガソリンバスが廃止された。名古屋市内では昭和 13 年からの電気バスと主力としての木炭バス(トヨタ・ニッサン)に変わったが、木炭車は立往生するものが多かった。タクシーはコー

ライト(軟質コークス)を使うものが多かった。

枳中所属の電気バスは、東田町、飯田街道、枳中(いりなか)と、釣掛音を響かせ、ノロノロと走った。色は当初の銀色から後に灰色に変わり、E 1 から E 60 番代ぐらまでであった。

鉄道でも昭和 15 年初めにキハは全面禁止されるが、木炭ガス発生車は使い物にならず、名鉄蒲郡線では、12、13、709 とイギリス製の蒸機と元熊延 3 が勢揃いした。

キハが残されたた武豊線でも昭和 15 年 12 月からは朝夕のみの運用となり、ほかは C 11 牽引の列車となった。キハ化で生まれた停留所も昼間は通過となった。しかし、昭和 16 年にはキハも全廃され、停留所も廃止となり、代替策は歩くことだった。

自動車は、部品もなく使用できず、10 km 以上歩くのは当然だった。

戦後、キハの復活は遅れ、昭和 25 年頃からそれも 41300 形(→04 形)、42600 形(→07 形)などバス用(機械式)ディーゼルのキハが多かった。キハが全面的に普及したのは、昭和 28 年に 45000 形(トルコン付き、後のキハ 10 形)が生まれてからであった。

3 名鉄の US ARMY 8500^{*1}

米軍は日本占領のため昭和 19 年、この DL を造り、終戦とともに東京地区へ 8 両送り、横須賀基地などで使用したが、昭和 31 年頃、5 両を国鉄(→DD12 形)へ、2 両を名鉄(→DED8500 形 8584・8589)に、残る 1 両を八幡製鉄に払い下げた。東京では B 6 と共に山手貨物線を走る姿も見られたが、名鉄では米軍の小牧基地(小牧貨物線)や岐阜基地(各務原線)への輸送に使用された後、東名古屋港(築港線)で使われた。

重さは 47 米トンで、手頃だったが、なんにしても日本の DL とは違い、全く故障しないことに驚いた。

汐見橋では船を通すための 25 パーミルの長

ガソリンの消費削減強化に伴ひ各
鉄道ではガソリンカーの減止なら
びに蒸気化に對する時間改正を十
二月一日から實施する事になり、
二十三日發表した、改正の要綱は
△武豊線名古屋、大府間は列車
回数を減少の上、全部蒸気列車
に變更し、大府、武豊間は朝夕
ラッシュ時における六往復のみ
をガソリンカーとして存置し、
その他は列車回数を減少の上蒸
気列車に變更へる、

昭15.10.24

ガソリン
カー減車
で
ダイヤ改正

國鐵が來月一日

長濱間および米原、虎姫間のガ
ソリンカーを全廢△北北線武生
金澤間一往復蒸気列車に變更
福井、金澤間より四本、下り二本
を廢止し、三國線は列車回数を
減少の上、全部蒸気列車に變更
△中越線高岡、城端間、氷見、高岡
間、氷見間および新湊、高岡間、
香取間は列車回数を減少の上、
蒸気列車に變更、これにより各
線とも輸送力は現在より増大さ
れるわけだ

い勾配を越えるのも、小牧基地のF86用の燃料を運ぶUS ARMYのタキ3000の長大編成でも、今にも止まりそうに見えても止まらず、乗り切り、モーター故障もなかった。本機にはOCR

(Over Current Relayの略。過電流継電器のこと)がなかった。

モーターはPCC並みの低圧、高速機で2枚ギヤ、初めて見るものであった。車高が低くて水没しやすいが、なかなか丈夫で、伊勢湾台風の東名港方で名鉄デキが全滅したが、8500は健在で、常滑線の主力として働いた。

かつて工場でギヤケースの盲栓を付けずに走り、油がなくなったが、ギヤは使用できた。

8500の車号は、国鉄はゴシック体だったが、名鉄はボード体(アメリカ体)であった。

小牧基地へのトラック輸送化、東名港の名古屋臨海鉄道への移管後は、フィリピンで働いた。

※1 編集者注: この8500形については、筆者の手による「US ARMY 8500の来た頃」を下記アドレスで読むことができます。

<http://www15.plala.or.jp/hidekih/usarmy.html>

4 八百津線ツアー

昭和26年の夏、八百津線の貨物列車に乗る会を行った。私が企画し、列車はデワ1000と貨車6両位で、参加者は下郷、小島、白井兄弟、権田の5人。トンネル入口で貨物列車を止めさせて一旦下車し、見物、写真を撮った。

丸山ダムの工事はまだ始まらず、兼山駅のダムへの引込線は外されていて、今は懐かしい思い出である。

2回目は、昭和28年夏、新造デキ250が索く丸山線のセメント列車を見学。昼食はぜひいたくにも丸山線の真上の蘇水館で取り、その後蘇水峡を見物した。

昭和35年ごろには3600形複電圧車は名古屋から八百津へ直通し、避暑、蘇水峡見物、蘇水館での昼食組が増えた。昭和40年代、八百津線の1500V化後は、秋の行楽シーズンに3700形6両特急が名古屋から直通運転された。

5 神岡の蒸機

旧神岡鉄道は開通以来ガソリン機関車であったが、昭和15年より千葉鉄道連隊の蒸機を使い、以後10年間ガソリン機関車は休車とした。

開業時、鉄連(鉄道連隊)ゲージ(600mm)とした理由は不明。神岡の銅、カドミウムは軍用として重要であったが、戦後、カドミウムは「イタイ・イタイ病」の原因となった。

6 大井川鉄道と鉄道連隊



大井川鉄道(正式には大井川鐵道である)と旧陸軍鉄道連隊との間には深い関係が見られる。

大井川鉄道のC5644は昭和17年から20年まで

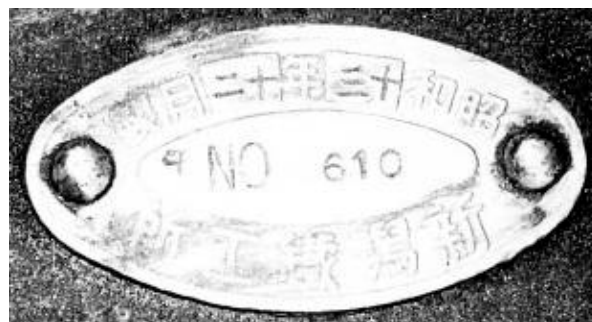
鉄道連隊の管理下のもと、タイメン(泰緬)鉄道の工事や輸送にあたっていた。今年(平成25年)の10月は、タイメン鉄道開通式から70周年に



当たるということで、C5644のキャブの区名差しに鉄連マーク(左図及び上写真)を入れた。

また、大井川では平成25年初め、もと鉄連のコップルEタンクを修理し、東京(プレスアイゼンバーン)へ送っている。

下の写真は、今も大井川鉄道の新金谷に保存



中の 97 式貨車のメーカープレートの一例である。アルミ板で、右書き。昭和 13 年 12 月製、千No.610、新潟鉄工所とある。13 と 12 それに千と 610 は刻印である。

千は、「鉄連千葉」のことであろうか。なお、91 式貨車のプレートは真鍮製である。

これらの陸軍貨車は、戦時中、大井川迂回鉄道の工事に使われた。当時の作業員はほとんど韓国人であった。

7 続フライキの話

手旗のことを国鉄、私鉄とも昭和 30 年まで「フライキ」といった。今も手旗はあるが、フライキ※²といっても通じない。

鉄道は全国でフライキといったが、漁船の大漁旗を気仙沼でフライキといい、焼津漁港でもフライキと呼び「福来旗」と書くこともあった。いずれも言語の出所は今のところ不明である。今、フライキを知るのは 80 歳以上の人のみである。

※² 編集者注：気仙沼などでは富来旗とも書く。フラッグが訛ったとも言われる。フライキとはフラッグと旗(き)が混じった造語とも考えられる。

8 パイスケは全国区



パイスケ（写真）の語源はバスケットだが、今も全国の保線区で現役である。

9 名古屋電鉄のウバ車

名古屋電鉄の 38～137 号は、「ウバ車」の名が広く使われた。腰板が二段凹みから羽目板となった昭和初期から呼ばれたと思われる。ボロい感じをよく表していたが、昭和 10 年代の鋼体化（151～204）で消えた。

10 名鉄の施設あれこれ

(1) 雲雀町の水冷トランス



名鉄岐阜市内線の雲雀（ひばり）町変電所に G E 製の水冷トランスがあった。屋外に高い水槽があり、1000kW 位の G E 製 R C（回転変流機）に給電していた。トランスと R C はセットで、1920 年頃から阪神が使用していたものを戦時中に名鉄が購入したもの。昭和 50 年頃水冷トランスは東京電力の「電気の史料館」（現在休館中）へ貸し出され今日に至っている。（写真）

(2) 河和製塩所

終戦時、日本中が塩不足となり、名鉄では河和に電車用変電所を転用した「名鉄河和製塩所」を作った。しかし、わずか 1 年位で再び機器は変電用に戻された。

(3) 鳴海工場に 1500V 風呂

以前、蒸機 12 号のボイラーを使用した風呂を紹介したが、昭和 21 年から 24 年頃まで 1500V の電車の抵抗器を使った風呂があった。私も常用したが、死者は出なかった。入る場所によりしびれの強いところがあり、これを「カンカン踊り」と言った。

(4) 赤坂変電所

大正 15 年、愛電豊橋線の開業時に赤坂駅西に B B C の水銀整流器を採用した変電所を設け、戦後まで故障無く使用した。国府変電所の新設により、今この用地は空き地となっている。

11 堀田駅新旧とガントリー電柱

名鉄堀田駅は戦前特急も停まり、多くの人が乗降した。超特急は通過した。

豊橋線貨物のターミナルとして構内は広く、

紡績工場への引込線があった。戦後、西北の川沿いには名古屋車両という車庫があった。

土川社長が高架化で通過線にした時には、かなり反対の声があったが、結局生まれた。貨物構内の土地は、公団住宅などになった。

堀田～神宮前のガントリー電柱は名物だったので、高架化でもそのまま転用し、今も10本残っている。この電柱は、昭和6年の同区間の複線化と1500V昇圧に合わせて建てられたものと思う。

12 雪の伊吹とD52 (故・権田氏の思い出)

昭和26年頃から貨物列車も盛んに走るようになり、故権田純朗氏は一面銀世界の伊吹山とD52の吐く盛大な白煙の写真を得意とした。ある時、我々趣味仲間も同行したが、雪コギに苦労したのみで、写真は撮れなかった。

13 戦中の中央西線

戦中は貨物が主力で、旅客は昼間3時間おき位でオール木造車であった。カマはD50からD51との混用となった。昭和18年頃から大曾根の三菱工場輸送のため、ラッシュ時の名古屋～多治見間は16両位となり、ナロハ18230、旧佐久鉄道のホハ2840などがかき集められた編成が走った。

14 中央線千早の大踏切

名古屋市電老松の東の千早線と八事電車(新

三河鉄道)を挟んで中央西線千早の大踏切があった。

中央西線は単線1本で、列車本数は少なかったが、道幅(軌道敷)は広がった。私の身内が古井の坂郵便局長だったので、ここをよく通ったが、踏切で待ったことはなかった。

昭和12年、八事電車が市営化して1枚のキップで堀田～古井の坂が乗れ、安くなって喜んだ。

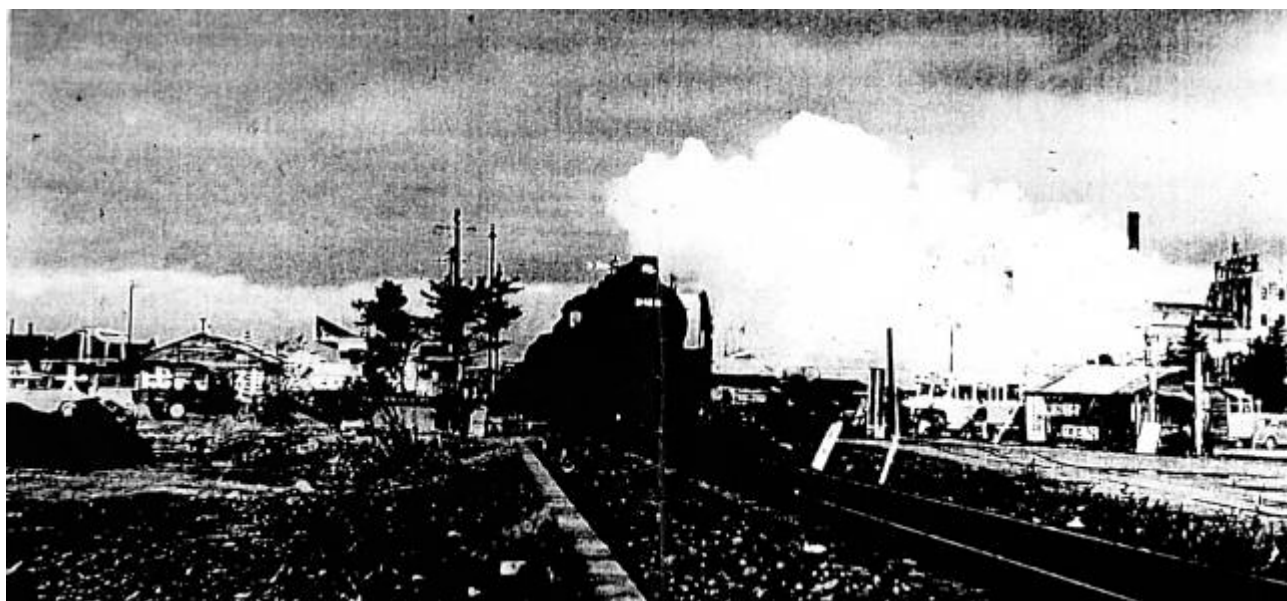
オレンジ色の八事電車も緑と黄となった。八事の1形電車は廃車、高辻の倉庫になったりしたが、昔の番号16～19?を使って168形の身代わり電車も安田車庫所属で走った。下の写真(コピー)は、昭和30年頃の大踏切である。踏切横の木は残っている。左先に老松車庫があった。左に市電、右に八事電車が走っていたが、バスに変わった。右奥は日本ビール(現サッポロビール)で、千種駅から引込線があった。

15 モハ1名古屋への保存の流れ

大井川鉄道の省電モハ1は、昭和26年頃から昭和45年頃まで使用され、廃車後も私の手配で千頭駅に保存展示していた。

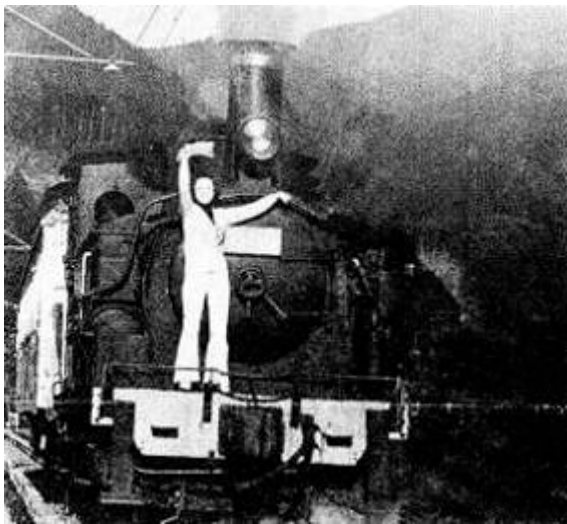
東京にもモハ1はなく、日本唯一の存在だった。昭和60年代に須田寛さんが着目して、国鉄に譲渡することになり、甲種車両で回送し、名古屋工場で復元整備した。

当時の姿はほとんどGE設計のまま、ダイナモーターは使っていたが、サーキットブレー



カーは電空単位スイッチのLB（ラインブレーカー）に変わり、重力式のCLR（限流継電器）は失われていた、私はこのCLR（代用品）の手配などをした。

15 大井川鉄道のルミ子と鳩子



▲B6とルミ子「大井川鉄道車両の全て」より



▲「鳩子の海」ロケ風景「大井川鉄道車両の全て」より
昭和45年夏、私は大垣（西濃鉄道）2109（B6）を大井川に入れ、秋には千頭でイベントを行った。

昭和47年1月1日の静岡新聞はカラーで大きくB6の正面で手を振る小柳ルミ子の写真を載せた。

写真の撮影は前年の11月で、千頭の大井川の鉄橋の上で、省電モハ1（自力運行）、B6形2109、チキの編成で、チキにカメラマンを乗せ、モハ1でB6を引き上げた。写真が載った昭和47年、「瀬戸の花嫁」がヒットした。

NHKは、昭和49年のテレビ小説「鳩子の海」

でC12164とスハ32を使用した。ロケは前年末、徳山付近の大井川沿いで行われたが、大井川本線SL運転への動機となった。

16 東名港の引揚げ列車

終戦時の名古屋港は、10月頃、掃海が終わると米軍のLST（Landing ship tank：戦車揚陸艦）が入港し、多くの兵隊や軍用車両を上陸させた。昭和21年には日本人が乗るLSTによる引揚げ船も入港した。

ある日、省のC11がオハ31を4両牽いて名鉄神宮前西駅に入るのを見た。東名港～大江～神宮前西は確かだが、その先の熱田～名古屋？は不明である。

17 名鉄の河合義宗氏

同氏は名鉄鳴海工場に勤め、昭和18年頃、50代で鳴海工場長となり、揖斐線のY形ビューゲル化を進めた。

また、氏は昭和5年頃、愛電の二軸車を法勝寺鉄道へ売却のため、熱田から山陰まで甲種回送に添乗した。

名鉄のES制御車を誤ってAL車と命名したのは河合氏で、戦後までこの名が続いてしまった。氏は、私の先生の一人である。

岐阜工場での私の思い出は、検査後の電車は必ず全力力行→オフ、電制最終投入を行っていた。このとき、車輪はゆっくり空転しながら停止した。このテストは全国同じであった。

18 名鉄の海南島列車

名鉄はデキ601・602を東芝より購入し、新川工場で602を600Vに改造した。

昭和18年7月10日から常滑線で601とサハ化電車4両による「丸産列車」*³が運転された。

デキの製造は昭和17年7月となっており、東武などと比較の要がある。

丸産列車のダイヤは、朝、新舞子（6：08発）→神宮前西（7：04着）。夕、大同前（17：25発）→神宮前西（17：39着）、神宮前西（18：40発）

→大野（20：40着）となっているが、他に朝夕の電車は、神宮前西→大江→東名港に直通した。

丸産の客車は、故障した電車をサハ化した4両だが、空制は貫通、デキ601がAMJ、電車はAMMで、貫通に支障はなかった。

※3 編集者注：軍事工場勤務の産業戦士輸送用、機関車の前面に○に産の字を書いたものを掲示。「写真が語る名鉄80年」参照。

19 東名港シャトル

大江～東名港シャトルのELプッシュプルは、昭和12年に豊川鉄道サハ1～4のボギー車4両で始めたが、昭和18年、飯田線へ返すため新川で2軸のサ50形51～58を造り、置き換えた。

しかし、サ50形も一部各務原線に取られたため、戦争末期にはサ10形、サ20形各2両などが加わった。この列車は貫通ブレーキがなく、「ガチャ」であった。

神宮前西～東名港は電車が直通したが、常滑方は大江で「ガチャ」に乗り換えた。

海南島列車は敗戦で消えたが、東名港シャトルは戦後も長く続き、後にはサ2060形の8連なども現れたが、今は電車の4連が朝夜のみ走っている。

昭和20年1月、海南島への輸送は不能となり、日本窒素は同島で使用する予定だったE401・402を名鉄へ売却し、デキ603・604となった。

同機は戦後もしばらくの間、チッソの日の丸マークを付け、ボンネット上には海南島のサイドコレクター用の大きな台が付いたままで、名鉄マンはこのELを「海南島」と呼び、通勤列車を「海南島列車」と呼んだ。

デキ601は海南島用ではないが、すぐに混用され、今も「海南島列車」の使用が続いている。

名鉄のデキ600とチッソのE400の制御回路は電制も含め同一であった。したがって、デキ600は4両とも電制常用可能であったが、名鉄では本宿の下り坂をはじめ使用することはなかった。

また、海南島へ送られなかった1Cテンダ機関車は、日車の所有となり、戦後、神宮前～鳴海間を多く走っていた。

海南島の路線は1,000mm軌間ではなく、1,067mmで省のC50なども走っていた。

20 モ800形のAMJブレーキ

名鉄東部線はWH系のAMM(ELはAMF)ブレーキを使ったが、名鉄岐急用のモ800系にはGE系のAMJブレーキを使った。

しかし、昭和17年から22年にAMMに換装し、AMJは戦後、デキ100形などに転用された。

21 岡崎市内線の撒水車ミ4

名古屋市電や名鉄の岐阜市内線、起（おこし）線と並び岡崎市内線も岡崎電気軌道時代の正11年より撒水車を走らせた。名鉄合併でミ4となったが、戦災により岡崎車庫内で焼失。ブリル台車は転用されたと思われる。

制御器はモ47などと同じシーメンスの開放渡りだが、片モーターのため直並列制御はなかった。ミ4の旧番号は不明である。

22 パノラマカーの灰皿

昭和30年代は電車内で酒を飲み、一服吸えるのがサービスと考えられ、パノラマカーは全席にモダンな灰皿と一合瓶の栓抜きを設けた。

これはオハ35が床上にタン壺兼灰皿があったのに比べ、非常にモダンなものであった。

23 RPCコントローラなど

東芝のRPC30のコンプレッサ（名鉄モ800、デキ600）などは、GEのCP30コンプレッサの設計のコピー、レプリカ（R）^{※4}ということで、阪急のRPG17パンタ、各社のRPCカム制御器などもそれぞれコピーで、RC36マスコンはGEのC36のコピーである。

しかし、東芝のAMJ自動ブレーキはGEのJ形自動ブレーキを日本式（WH式）に命名したもので世界に通用しない。名鉄はAMM主体だが、モ3100、デキ600、戦後のデキ100などはAMJであった。

※4 編集者注 堀会員のご教示によると、故・吉川文夫氏は、このRはRevision(修正)のRとのことである。

24 名鉄を走ったEF10

昭和9年、日車は初めてEF10を省に納入したが、それに先立ち名鉄の神宮前～阿野(現・豊明)間で試運転を行った。

絵葉書に見る 名古屋電鉄の方向板について

藤井 建

5月19日に開催された楠正昭氏のご講演は、初めて聞くこともあって大変参考になった。なかでも名古屋電鉄時代の方向板の件については、筆者の見た資料でも楠氏(以下、「講師」と記す。)のいわれるとおり(本誌2頁参照)であった。しかし、帰宅後、所蔵する絵葉書を見て、どうもおかしいと違和感を感じたので、それについて記してみたい。

1 右側通行時代は庇下にあった



上に掲げた絵葉書は、右側通行時代のもので、千種延長後を写したものである。余談であるが、左側に写る木造の建物が当時の県庁である。

講師は明治41年ごろから、庇(ひさし)の下に方向板が付けられるようになったといわれるが、名古屋電鉄(以下、単に「電鉄」と記す。)は明治39年まで右側通行であったことは、周知の事実である。

その右側通行時代の電車の庇の下の方向をルーペで覗くと「行種千」と見える。右上の写真は方向板部分を拡大したものだが、少々不鮮明である点はご了承ください。



次に前号で紹介した鶏卵写真に写った電車(下写真)を見てみると、やはり庇下(ひさし)にあり「行島笹」という文字がはっきり読み取れる。



2 左側通行時代に運転台下に変わった?



上の絵葉書は、1に挙げたものとはほぼ同じ位置で撮られたものであるが、左側通行に変更されて以後のものである。ペックハム台車の七つ窓の電車であるが、方向板は運転台の下にあり、「行東」と見てとれる(次頁上写真)。

つまり、東行、西行の表示の方が笹島行、千種行の表示より新しいとも考えられるのである。



3 運転台下でも「行島笹」がある

ここにもう1枚同じ場所で撮った絵葉書を紹介しよう(下写真)。やはり左側通行になってからのもので、季節は夏らしく、運転士は白い制服を着ている。



これも方向板は運転台下にあるが、「行島笹」と書かれている(下写真)。左側通行になってからも東西と起終点の停留所名が混在したのであろうか。



4 絵葉書の見分け方

ここで絵葉書を見分けるための発行年代とその特徴について簡単に記してみよう。(次表参照)

先に紹介した3枚の絵葉書のうち、前項1と3は、宛名面に通信欄がないもので、上記①にあたる。前項2は通信欄が3分の1で、②にあたる。つまり、前述したように「行東」と書かれたもの(前項2)の方が、「行種千」(前項1)や「行島笹」(前項3)より新しいといえるのである。

5 熱田線の方向板

次に掲げた絵葉書は明治41年に開通した熱田線の北の起点栄町の電停付近を撮ったものである。方向板は運転台下にあり、行き先を読むことは出来ないが、いずれも「行〇〇」と三文字であり、「行南」とか「行北」といった二文字ではない

表 絵葉書の発行時期と特徴

① 明治33(1900)年~明治40(1907)年3月 宛名面：通信欄なし(全面が宛名面) 「きかは便郵」と右書きで。「か」に濁点なし
② 明治40年3月~大正7(1918)年2月 宛名面：通信欄3分の1 「きかは便郵」と右書きで。「か」に濁点なし
③ 大正7年3月~昭和8(1933)年2月 宛名面：通信欄2分の1 「きかは便郵」と右書きで。「か」に濁点なし
(以下略)

とが分かる。



発行時期は②である。右上に押されたスタンプは不鮮明であるが、鮮明なモノを紹介しておこう。

電鉄の路線を充実させた第10回関西府県連合共進会の記念印で、明治43年3月16日の日付けが押されている。



写された電車のナンバーは、左が51、右が73で、いわゆる38形(38~87)にグループ分けされるもので、明治40年から42年にかけて製造されたもので、運転台と屋根の底がパイプの支柱で結ばれたタイプである。(上写真)

上記鮮明なスタンプが押された絵葉書は、栄町線の七つ窓の電車で、方向板は「行東」となっている。スタンプの日付けは明治43年でも写真が撮影されたのはそれ以前である可能性も大であり、正確な判断は難しい。

ただ、講師は熱田線開業時ごろから庇の下に方向板が設けられるようになったと述べられており、また、名古屋市電に造詣の深い加藤久爾夫もそのように記されている注。しかし、絵葉書から見る限り、運転台下に付けられているのである。これはどういうことであろうか。もっと多くの写真や資料を当たる必要があるだろう。

注：「名古屋市電における2軸電車の発達」（1994年、中部産業遺産研究会・シンポジウム「日本の技術史をみる眼」第13回—鉄道遺産の現状と保存問題—講演報告資料集 p38—p58）

6 方向板の位置

大変サンプル数が少ないので申し訳ないが、以上4枚の絵葉書から分かることは、右側通行時代の末期（明治39年代）には庇の下にあった方向板が、40年を過ぎると運転台の下になっている。しかも栄町線では「行種千」、「行島笹」が「行東」、「行西」と変わっている。これはどういうことであろうか。

もちろん創業期の写真があればすぐにわかることであるが、残念ながら未見である。



この図は『市営五十年史』の口絵に載っている有名な絵である、明治33年11月に発行されたもので、創業期のものといえよう。征清記念碑が描かれているが、この年の7月に建設着工の報道がなされたことと関係があると思われる。

この電車の部分を拡大したのが下図で、方向板は庇下に付いているのがわかる（矢印）。もちろん



写真ほど正確なものではないが、窓が七つしっかりと描かれており、参考にはなる。

『名古屋を走って77年』を見てみると、車番が100番代以上のものに庇下に方向板が付けられている写真が多く見られる。88号以降の電車は、明治43年から製造されているので、明治末期から大正初期にかけて（多分、共進会がきっかけとなったのではなかろうか）一旦運転台下に設けられた方向板が再び庇の下に設けられたと考えられる。

7 まとめ

しかし、創業時から庇下に付けられた方向板がなぜ、途中から運転台下になったのか。機構に不都合でもあったのであろうか。

また、行き先に付いても具体的な笹島や千種から東行・西行と変わった点も理由は不明である。押切線開業時のものについても絵葉書は未見であり、南行・北行であったのかこれまたわからない。

名古屋電鉄時代については、講師もいわれたように、まだまだ不明な点が多くある。しかし、これを明らかにするのは、大変なことであることは間違いない。

これからも資料発掘に努めると共に会員諸兄のご協力を頂き、解明できればと思っている。（了）

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。一度、参加してみませんか。

事務局からのお知らせ

第6回 NRA 資料展開催のお知らせ

テーマ：昭和末期の鉄道風景

会期：2013年9月12日（木）～18日（水）
10:00～19:00（最終日は16:00まで）

場所：名古屋・サカエチカ ギャラリーチカ
シン（名鉄瀬戸線栄町駅改札口南）

瀬戸線をはじめ昭和50年代・60年代の懐かしい列車や思い出深い出来事など名古屋を中心とした昭和末期の鉄道風景を写真と所蔵資料で紹介いたします。



栄町に乗り入れた名鉄瀬戸線の乗り入れ記念装飾列車

冒頭にも紹介しましたように、今年に入って公共機関をはじめ数々の施設から展示会や写真提供の要望が寄せられています。これもようやくNRAの知名度が上がってきたことと喜ばしく思います。そうした依頼の数々を紹介します。

- 中部運輸局から「鉄道の日」の展示の依頼があり、これまでの写真を利用して協力することになりました。

期間：10月12日（土）～20日（日）

場所：名古屋都市センター11階まちづくり広場
展示コーナー

展示テーマ：中部の鉄道今昔

- 岡山県津山市にあるM&Y（棟方志功・柳井道弘）記念館の依頼により、同記念館の企画展「牧

野俊介と西大寺鉄道展」(第1期:6月30日(日)まで、第2期:7月2日(火)～7月31日(水)、第3期:8月3日(土)～9月1日(日)まで。木曜休館)に本会所蔵の牧野俊介氏の鉛筆画(コピー)を貸し出しました。



▲ 牧野氏の鉛筆画（NRA NEWS No.6から）

なお、同展には本会のほか両備ホールディングスも協力しています。

M&Y記念館については、下記HP等をご覧ください。

<http://pocketbusiness.jp/mypage/?=11>

<http://www.e-tsuyama.com/report/2013/05/post-469.html>

- 中川区役所から町おこしの材料として西臨港線（現あおなみ線）荒子付近に行くSLの写真の貸してほしいと連絡があり、区役所の担当者と話をした結果、堀理事の撮影した西臨港線と市電下ノ一色線交差部分の写真を堀理事の了解を得て貸し出すことにしました。

- 東区の「文化のみち榎木館」の副館長様から12月後半の2週間程度写真展を開いてほしいとの申し入れがありました。展示内容についても既に行った展示と重複しても良いとのことだったので、秋の展示会終了後でもあり、受ける方向で進めていくこととなりました。

同館のホームページは、下記アドレスをご覧ください。

<http://nagoyatabi.ncvb.or.jp/kankouroute/route02/spot05/>

○ 豊田駅前の豊田産業文化センターにおいて多くの講座を開設している「豊田中日文化センター」から以下の要領で講座の依頼がありました。

- ・ 月1～2回で5～6回の鉄道講座をお願いしたい。
- ・ 1講座当たり受講者は15～20名
- ・ 開講日は平日でなくても土曜日でも可。
- ・ できれば今年秋から開講したい。
- ・ 講座の謝礼は受講者数に影響されるが、総受講料の1/2程度を考えている。

こちらから一昨年の守山生涯学習センターでの「鉄道の楽しみ」講座の概要を説明したところ、同様な形で可とのことでした。

NRAとしては、今秋は展示会等でスケジュールも厳しく、かつ講義をしていただくメンバーの調整もあるので、準備期間も含めて来春の開講でよければ受ける方向で検討していくこととしました。

『鉄道ファン』8月号で所蔵品を紹介

○ 前号の本誌で紹介した本会有志の手により入手した名古屋電鉄の電車を撮影した鶏卵紙の写真について、服部・藤井両会員による説明記事が『鉄道ファン』8月号に4頁にわたって紹介されています。ぜひ、ご覧ください。



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。

服部・藤井両会員から

原稿料が寄附されました

理事 稲見 眞一

別項でも紹介されていますが、『鉄道ファン』8月号に掲載された「明治の印画紙に記録された名古屋の電車」の原稿料が、賛助会員である交友社様からNRAに入金されました。

原稿料は本来であるなら、原稿執筆の労を取られた両会員に支払われるものと思いますが、両会員から以下の掲載の経緯の説明と要望が出されました。

- 1) 「NRAの実績をPRするとともに、趣味界でのNRAの存在感を高めるため、当初は原稿料無しでも掲載してほしい」と交友社様にお願いしていた。
- 2) 原稿料については「全額をNRAへの寄付としたい」また「賛助会員である交友社様からの入金でもあるので、会として受領することを希望する」
- 3) 寄付に当たり「今後の資料購入資金としての目的を持った基金にしてほしい」

以上を受け、交友社様から当会宛てに直接入金されることになったものです。なお寄附金の今後の取り扱いについては、NRAとしても十分に論議をして行く必要があることを付記しておきます。

***** 編集後記 *****

“NRA NEWS”第15号は、久々の大冊となりました。できるだけ理解の一助になればと編集者の独断と偏見により、「編集者注」を加えていますが、もとより浅学菲才のため、十分なものでないこともあろうかと思いますが、ご了承ください。(Kさん)

NRA NEWS No.15 2013.8.3
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