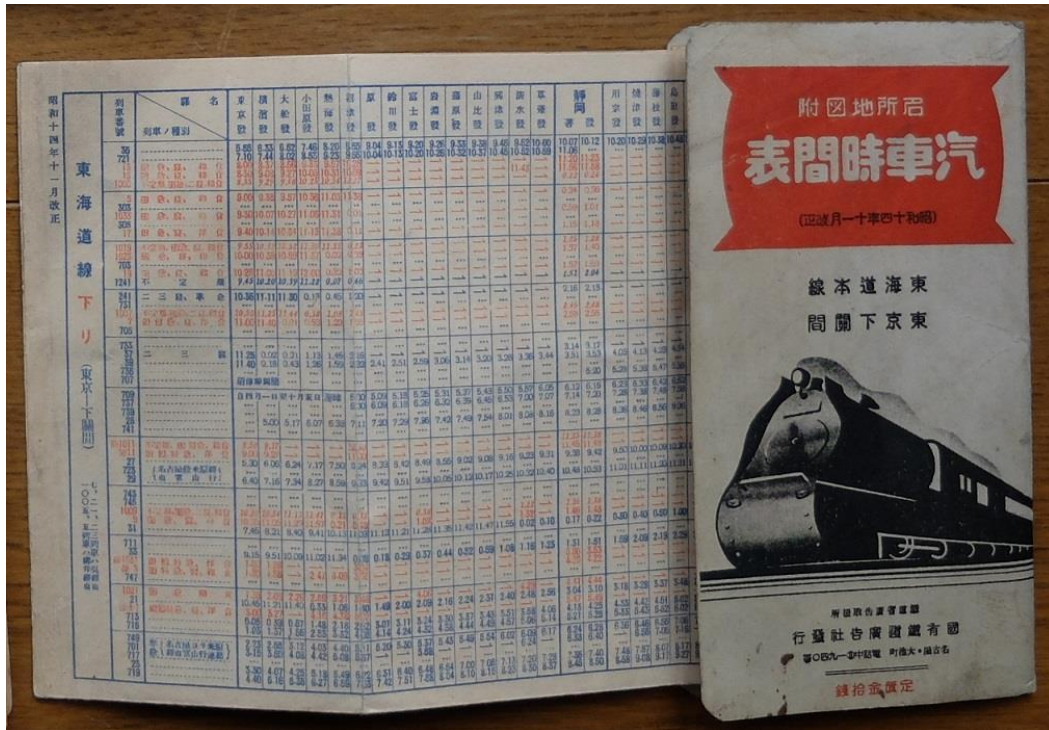


NRA NEWS No.19



昭和14（1939）年11月時刻改正の「東海道本線東京-下関間」汽車時間表
 国有鉄道広告社発行 定価：10銭
 C53形蒸気機関車のイラストが時代を反映している（S氏からの受贈品）

2014年度活動記録



2月16日

名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）潮風車庫で開催された「あおなみ線フェスタ」にパネルを展示。また、市民サミットのパネリストとして服部会員が参加した。

6月10日～22日（月曜休館）

第7回展示会「追想・名古屋の市電」を名古屋都市センターまちづくり広場にて開催。期間中の来場者は2,901人であった。15日には服部会員による「知られざる名古屋の市電史」の講演会を実施した。



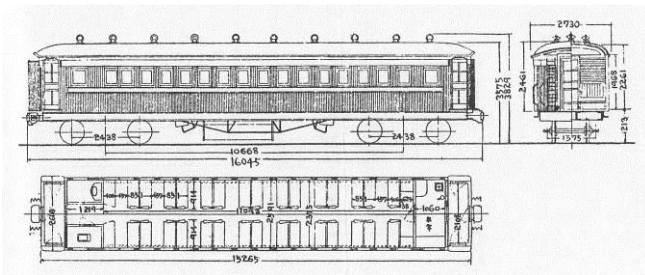
白井 昭の一口メモ

1 大井川鉄道 ホハフ2850形

ホハフ2850形は日本鉄道末期の明治42（1909）年製の丸屋根16m車で、昭和15（1940）年に国鉄からホハフ2851の払い下げを受け、ホハフ1とした。電化後の昭和28（1956）年に車体中央に客用扉、車端に荷物室扉を増設、座席をクロスからロングに変更し、ホハフ101とした。

ホハフ3150形（3188→ホハフ2→ホハフ102）と共に昭和34年秋まで走った。

戦前は過大な車体だったが、戦後はそれが役に立った。当初は東北本線（日本鉄道）の最新客車で、車幅も広く、イコライザ台車は中型客車並だった。



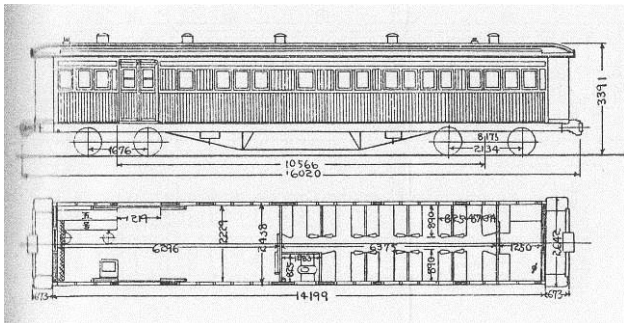
▲ 三等緩急車 ホハフ2850-2859

2 ホハフ3163の二俣線入り

昭和19（1944）年、豊川工廠への工員輸送のため、高山線のホハフ3163が名タヤ（高山客車区）のまま二俣線入りし、ホハ代用（郵便室は立席）で使われた。

台車はゲルリッツ形で、前後で軸距が違っていた。ホハフ3150形は多数あり、昭和10～20年代に大井川など私鉄各社に売却された。

昭和13（1938）年、ホハフ3186と3187の2両を三河鉄道が譲り受け、サハフ35、36とした。名鉄に合併後はク2131、2132となり、昭和28（1956）年に制



▲ 三等郵便車ホハフ3157-3264

御車化し、ク2131、2132となり、それぞれ昭和40（1965）年、昭和39（1964）年に廃車された。

※ 本誌No.18、p 8にク2131の写真あり

3 37kgレールの自慢

戦前は国鉄、私鉄の大半が30kgレールであったが、一部の37kgレールを使用した鉄道は、重軌条として大いに自慢した。

国鉄（鉄道省）では〇〇本線は37kgレールで、D50形蒸機まで入れた。

私鉄では名鉄豊橋線などが始めであったが、のちには知多線など各線へ及んでいった。逆に碧海線（碧海鉄道）は37kgレールで、複線用地を準備してあったが、戦中末期にレールを新名古屋～金山橋線に取られ、30kg化された。

東海道は「特甲線」といって、昭和初めからペンシルバニヤ型50kgレールを入れ、C53が走ったが、37kgの東北本線などにC53は入れなかった。

4 車号重複の対策（名鉄の場合）

昭和16（1941）年頃から小私鉄が名鉄に合併すると、車号にダブリが生じ、多くの1号車が現れた。

昭和23年頃から二回の番号整理により対応した。当初は「東美の1」、「渥美の1」、「竹鼻の1」などと呼んだが、東美1はモ45形、渥美デホハ1はモ150形、竹鼻デ1はそのままの形式番号を引き継いだ。渥美のED1は、デキ151となった。

昭和20年頃のNo.1車両には次のようなものがあつた。

記号なし1＝岐阜市内線・デ1＝竹鼻線・デワ1＝瀬戸線・デキ1＝旧尾西「長靴」・ミ（水）1＝岐阜市内線・ガソリン機関車1＝豊田自動車

欠番：モ1、ク1、サ1、キハ1、蒸機1

貨車は各所にト1、トフ1などがあり、改番された。戦中のため、老朽貨車でも廃車は少なかった。竹鼻のトフは自連取付が出来ないため、廃車された。

なお、名電の初代デワ1の消滅は昭和18年のサ50、ワフ50化の時と思われるが、瀬戸デワ1との番号関係は不明である。

5 電磁レールブレーキ

電磁レールブレーキは、谷汲線、箱根登山、伊香保などに使用されてきた。電源は発電ブレーキでなく、線電圧で停車中もテストできた。

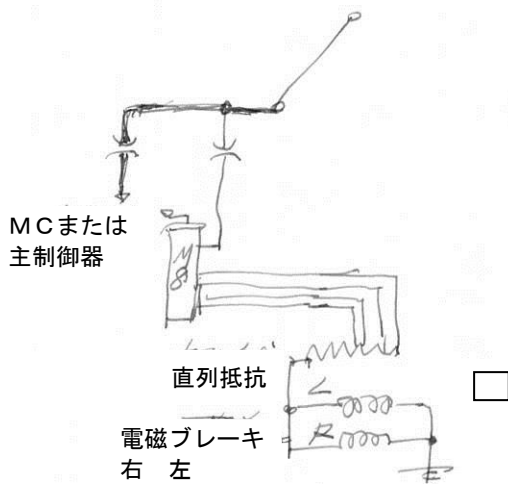
谷汲線では直接制御車、複式とも全車に設けられ、モ50、モ60、モ70の各形式にあった。

制御器はM8（EE=English Electric 社）であったが、直接制御で、名鉄にはEE社の英語の図面が残っていた。定期検査では必ず作用を確認、記録した。

昭和24年、空制化を機会に、レールブレーキ一式が撤去された。谷汲線にはフランスレールが多く使われていた。

伊香保は降坂時、ポールを下してレールブレーキは作動せず、安全違反だったと思われる。谷汲線は降坂時もポールを上げていた。

降坂時の発電ブレーキは戦前では箱根登山、碓氷峠でのみ用い、DB1など電制付制御器の電車も降坂に常用する線は稀であった。



▲ モ50, 60, 70形 レールブレーキ略図

6 鉄道貨物のトラブル

昭和40年頃まで鉄道貨物は、各社を直通し便利な一方、トラブルも多かった。特に戦中、戦後は私鉄貨車が国鉄へ行ったまま行方不明に終わったものもある。

戦後、長野電鉄の小布施発、省線（国鉄）経由で名鉄東岡崎着のワ1両が、貨物電報の不備から荷卸しが遅れ、高級柿の実10トンが腐り、貨物事故とな

った。

国鉄、名鉄、大井川とも貨物の職員は先ずモールの速さと正確さを競い、モールの遅い者は一人前の職員になれなかった。ハ：—・・・：ハーモニカと覚えたものだ。鉄電がテレックス化したのちも、酒を飲むとみんなの合唱が始まった。

7 常滑駅の思い出

常滑駅は、広いスペースの片隅に小さな旅客駅舎が戦後まで続いたが、今は高架化、空港延長で一変した。

駅前の名物旅館「丸久」は、常滑線電車開通以来の古いもので、今の木造三階建は昭和10（1935）年頃造られ、広い客間、高い天井で、南側の正面は海であった。

平成26（2014）年まで健在であったが、県道工事で80年の歴史を閉じ、解体される。今は宿の向こうを空港特急が4～8両で走っている。

常滑の土管、陶器は戦後の昭和20～30年代も全盛で煙突が林立し、石炭は海より、製品は鉄道で発送した。伊勢湾台風で駅のポム車群は水没した。昔は駅の北で立体交差するトロッコ軌道が走っていたが、昭和初年に無くなった。

※ 水没したポムの写真やトロッコ軌道については、本誌No.5の「一口メモ」をご覧ください。



▲ 解体前の「丸久」旅館 2014. 8. 13撮影

8 日本の電気機関車の電制について

アプト式を除くわが国の電気機関車（以下「EL」と略す）勾配用電制は、山国であるため昭和2（1927）年頃から輸入、国産ELとも多数に設けられた。

しかし、これらは一生を通じ使われないものが多く、メーカーとユーザーの認識の差が大きかった。

省線（国鉄）も一部の回生化を試みたが、発電ブレーキには手を出さず、山国として欧州に比して出遅れていた。

実際に電制を汎用し、効果を上げたのは大井川鉄道で、昭和24（1949）、電化とともに三菱、日立の45 t EDで全面実用を始め、貨物廃止まで活用した。

他にも実用例は割合少なく、名鉄ではデキ500、デキ600に設備を持ち、岡崎東部に勾配があるのに使う気がなかった。

・三岐鉄道の失敗例

三岐は典型的な電制線区なのに長年空制のみでやってきたのは時代遅れで、三岐電化時の乗務員養成に私も一役買ったが、電制は全く教えず、反省している。最初のED451級は電制付であったのに、その後、全機電制なしにした。

・停滞から急遽普及の国鉄

同様に一般線区のEL電制に遅れていた国鉄は、ED62、EF64などで大々的に実用を始め、今も実用中である。

一般線区用ELの電制が実用されなかったのは、長年、市電で非常用電制が有用だったのに不思議であるが、これら直接制御でも勾配用の実用は殆ど無く、僅少であった。

産業用ELの実用例については今後の報告を待ちたい。

・電車の常用電制

電車では近鉄2200系の電制が大掛かりなものとして有名であるが、奈良線の200系（後日）も1編成が電制付きMK化され、テストに成功するも普及しなかった。

箱根登山はドラムコントローラの電制に始まり、電制付きMK化したが、昭和30年以後は全ての電車の電制、回生が当然となり、埋没した。

今や自動車まで回生が増えたのは予想もつかなかった。

以上、重点主義で大勢を分かりやすく解説し、今後の質的考案の原動力となることを願っている。

9 汽笛

昔から旅先で聞く夜汽車の汽笛は郷愁を誘うものであった。大正末期の時代を取り上げたテレビドラマで5室音（ボー）のアメリカ笛を使っていたが、間違いである。

アメリカ笛の普及はC53からで、地方に広がるのはもっとあとで、昭和12（1937）年頃まではイギリス笛の3室音（ビョー）が一般的であった。

3室化は明治末期かららしく、それまでは単音（ピー）で、のちに3室化した蒸機もあった。

B6級も当初単音から大正期に3室に変えたとのことである。明治村の12号の単音も今では珍しい。

D50はイギリス笛、アメリカ笛の半々から全部をアメリカ笛に変えたい。

このことはNHKには伝えてある。

10 斜めロングシート車

小形木造客車（ホハ2300など）の斜めロングシート化は、震災後で間もなくクロスに戻された。

台湾鉄道では木造17m車（ホハ2300級）の斜めロングシートが多用され、戦時まで残っていた。

クロスよりは混雑に適したという。これは台湾の故洪致文氏のお教えによる。日本の私鉄では見たことがない。

11 セム3740

かつて北九州は木造のセム1の天下であったが、その中に形式セム3740という木造セムが混じり、外見上はセム1と変わらず空制もあった。

私鉄からの買収車と思われるが、その要点（旧鉄道名、セム1との相違点）を知りたい。

12 栄生駅のポイント

昭和16（1941）年、栄生駅のポイントは国鉄（省）の設計のため、名鉄唯一の10番であったが、戦後8番化（改悪）されている。

昭和16年の新名古屋乗り入れは、東枇杷島～栄生付近の用地買収など鉄道省の支援によるところが大

きかった。

13 パノラマカー10連

パノラマの10連運転は、PR映画撮影のため昭和36（1961）年4月に国府～伊奈間で行われた。

平地での撮影では写真が分かりにくいということで、国府駅南の国道1号踏切が高架工事中で、そこに登って写したのが、下の写真である。

国1の踏切は手動で、パノラマは撮影カメラを載せた3800系と並走したため、国1はトラックが長蛇の列を作った。

パノラマ先頭の右上に豊川線の線路が見える。なお、このときの10連は、変電所対策から6M4Tで走った。

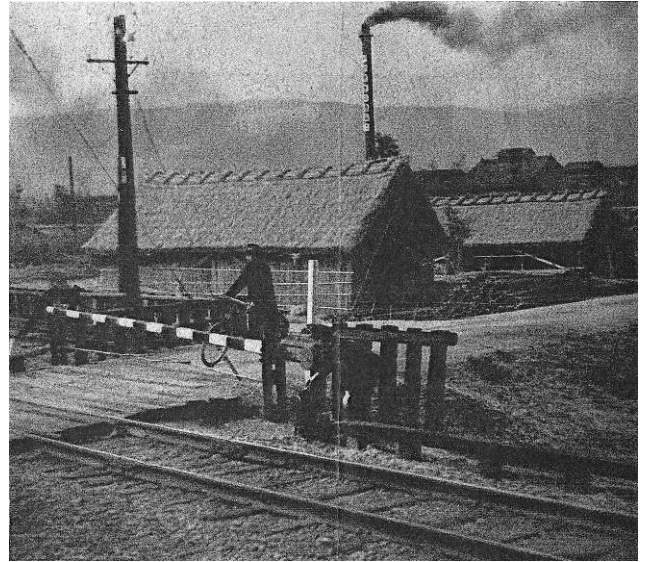
この少し前、国1の国府北を走っていた名古屋管理局の佐藤局長の高級外車とトラックが正面衝突し、局長が亡くなられた。当時の国1は砂ほこりモウモウとして前が見えなかった。

14 「カメラと機関車」

鉄道本の名作のひとつに吉川速男の『カメラと機関車』があり、私の宝物である。NRAに寄贈予定。

昭和13（1938）年、1冊4円という高価本である。

右上の写真は「濃尾平野」と題するもの。山の形からどこか探してください。このとき、撮影者の苗村武氏は亡くなったばかりで、その遺作写真は同誌（9600、D50、D51）と『鉄道趣味』誌に残されている。

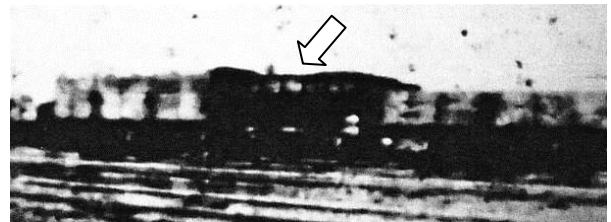


▲ 「濃尾平野」 苗村 武 撮影

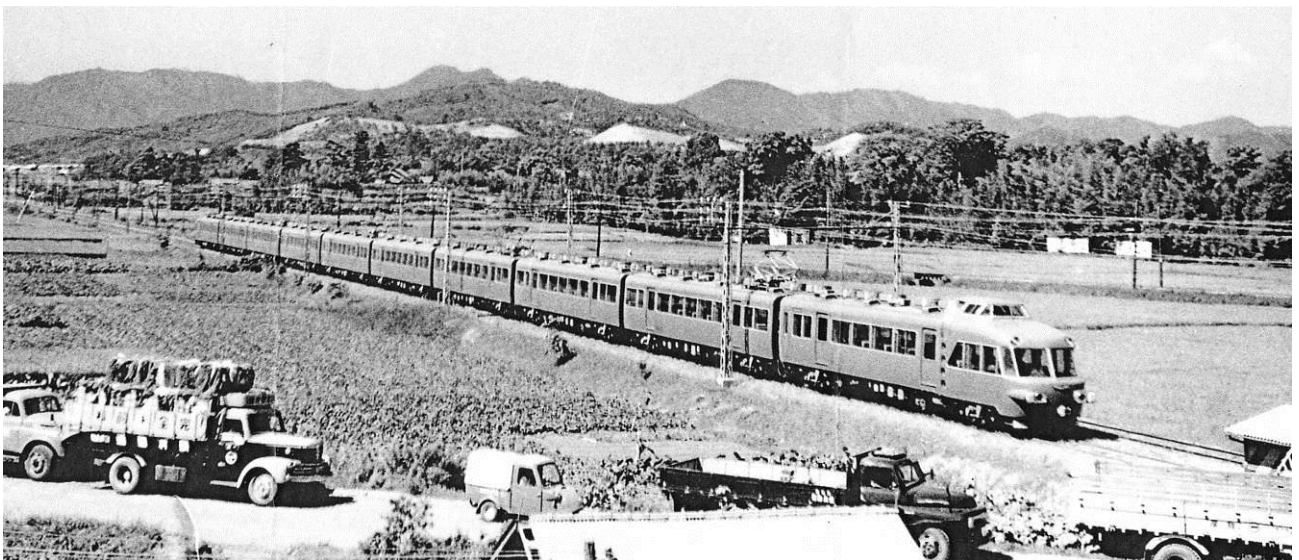
15 関門トンネルと名古屋

昭和18（1943）年、初見の車両を見た。門モコ（門司鉄同管理局門司港客車区）のマニが名古屋へ直行。太平洋は既に危なく、セムも関門トンネルを越え、名古屋へ直行した。

19年にはトキ900とセム1が同居していた。私はこの時、初めてセムを見た。



▲ 船町線に留置されたセム1



▲ パノラマカー10連運転

事務局からのお知らせ

2015年度通常総会開催

2015年2月8日(日)午後2時から名古屋市亀島コミュニティセンターにおいて2015年度通常総会を開催した。出席者13人、委任状・書面議書提出者16人で、総会は成立した。

議事は下記の通り決したが、詳しくは議事録で、また、議案の内容については、お手元に送付した議案で確認していただきたい。

- ・第1号議案 2014年度活動報告 承認
- ・第2号議案 2014年度収支決算 承認
- ・第3号議案 2015年度活動計画 承認
- ・第4号議案 2015年度収支予算 承認
- ・その他 安藤会員から日曜日の事務所オープンについての提案や今年の会務の方向性等について稲見事務局長から説明がなされた。

会費納入のお願い

2015年度会費(2万円)を下記の口座への振込により納入してください。なお、領収書の発行は振込依頼書の控等で代用させていただきます。会務の簡素化にご理解くださいますよう、お願いします。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銀行名古屋支所出張所

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

ご寄贈のお礼

2014年も会員をはじめ多数の資料(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：小林光昭、鈴木博(順不同)・会員：氏名省略。

新入会員

木川宏太郎氏(東京都)

会員の著作・動向

伊藤博康会員が昨年12月、創元社から『日本の鉄道 ナンバーワン&オンリーワン』を刊行されました。定価1,296円(税込)

なお、1冊ご寄贈頂きましたので、事務所の書棚に置きました。



日曜日の事務所オープンのお知らせ

日時：4月5日(日)10:00~17:00

作業を行うのではなく、所蔵品の会員への公開が主眼です。所蔵品の整理が進み、どんな書籍、資料、写真類があるかが確かめられるようになりましたのでそれらを楽しみつつ、会員が談笑するサロンのようなイメージを考えています。

特に普段活動に参加できない方にお越しいただければと思っています

※ 不定期ではありますが、「月の第一活動日の翌日曜日」にオープンを考えています。

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。時間がありませんでしたら、ぜひご参加ください。

NRA NEWS No.19 2015. 2. 21
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