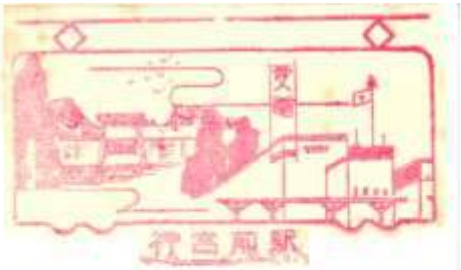
特定非営利活動法人　名古屋レール・アーカイブス　　２０１６年１２月

NRA NEWS No.24

省線名古屋駅
昭和10. 11. 24
名古屋城



愛電　神宮前駅
電車の中に熱田神宮と駅舎

第13列車　車内印
（東京－神戸間急行）
昭和9. 12. 10
熱田神宮と金鯱

愛電　神宮前駅
古鏡のフレームに熱田神宮と駅舎を描き草薙の剣を配す

省線熱田駅
昭和10. 11. 24
古鏡の中に名古屋港と熱田神宮

名鉄　神宮前駅案内所
愛電・名岐合併（昭和10年8月1日）以後

和久田康雄会員から戦前の駅スタンプ・コレクション（国・私鉄合わせて500点余）の寄贈を受けました。駅スタンプは、昭和６（1931）年５月に福井駅で使用されたのが最初といわれます。その後、郵便局の風景印の登場もあって、国鉄だけでなく私鉄にも置かれ、スタンプブームが起こります。丸型だけでなく変形印も多く現れます。ここでは名古屋関連のスタンプ６点を紹介します。

白井 昭の一口メモ

１　第二海軍航空廠鈴鹿支廠の専用線ロコ・・２
２　飯田線を走ったＥＦ級電気機関車　・・・２
３　稲沢電化とＥＦ13　・・・・・・・・・・・２
４　昭和27～29年の豊橋付近（昔のメモより）・３
５　鶴田氏の思い出　・・・・・・・・・・・・３
６　名鉄の貨車の記録　・・・・・・・・・・・３
７　常滑線（戦争・貨物・検車）・・・・・・・５
８　名鉄Ｙ形ビューゲルの河合氏・・・・・・・６
９　日米の電車の連動進段制御　・・・・・・・６
10　科学館のＢ６のちむに一キャップ・・・・６
ユニチカ岡崎工場専用線のＤＤ51892とＤＤ351
衣浦臨海鉄道　伊藤 則人・・・・・７
事務連絡　・・・・・・・・・・・・・・・・・８

白井昭の一口メモ

１　第二海軍航空廠鈴鹿支廠の専用線ロコ

昭和30年2月、近鉄白子駅でバッテリーロコの廃車体を撮影している。台枠には「財務省」の文字が書かれていた。

昭和13（1938）年10月、三重県白子町に航空偵察要員養成のための海軍航空隊（第一鈴鹿航空基地）が開設された。２年後には第二鈴鹿航空基地も建設されている。

昭和16年、第一鈴鹿海軍航空基地に隣接して第二海軍航空廠鈴鹿支廠（通称：二空廠）が建設された。ここは三菱重工業で作られた機銃や無線機などを航空機に装備して、各地の実戦部隊に配備する補給工場であった。ここには関西急行電鉄（現・近鉄）白子駅からの引き込み線（専用線）があり、この二空廠が運行を行った。また、ここに隣接して第二海軍燃料廠の燃料庫や弾薬庫もあった。

▲　財務省所管のバッテリーロコの廃車体

▲　白子駅付近を走る近鉄電車と廃車体

写真の機関車は、電気機関車ではなくバッテリーロコであることから燃料庫や弾薬庫への専用線に使われたものと考えられる。

戦後、海軍から財務省に所管替えされたものの処分されずに残されたものであろう。

※　本誌№14に一部紹介あり。

２　飯田線を走ったＥＦ級電気機関車

佐久間ダムの建設資材輸送のため、昭和29～30年に多くのＥＦ級電機（ＥＦ10、13、15）が飯田線に入線し、セミ・パラレルの活用により、大いに成果を上げた。これらの写真は見ていない。

建設資材の基地として使われた豊橋南のヤードは今も残っている。この用地買収、民家の解体、土工は昭和28年から特急で進められ、昭和29年５月にＥＦ1319が運転を始めたという。

佐久間ダムの輸送は、世界銀行の資金とＥＦ級電機の運転により急速に実現ができた。

３　稲沢電化とＥＦ13

昭和28年11月、稲沢電化が完成。当初、ロングランにＥＦ13を投入した。メタル焼けはなかったが、心配なので１年後ぐらいにロングにはＥＦ15を充て、ＥＦ13は東京近辺に移動した。

この時のＥＦ13はＨＢ(高速度遮断器)を復活、パンタをＰＳ13から標準パンタに戻していたが、主電動機はメタルのままだった。

以上は、ＥＦの専門家で、神様でもある小林正義氏（国鉄ＯＢ、『国鉄ＥＦ13形』（ネコ・パブリッシング）の著者）からのお話です。

▲　パンタ変更、ＨＢ取り付け後のＥＦ1333．撮影場所は、天竜川ー二川間と思われるがどうでしょう。

低速の飯田線ではメタルのＥＦ10、13が良いのに、なぜ15を入れたのか？　氏は血圧不調とのことで外には出られず、質問は不可で残念である。

※　本誌№.９に「稲沢のＥＦ13」として紹介あり。

４　昭和27～29年の豊橋付近（昔のメモより）

この間、私は名古屋在住のため、弟（良和）からの手紙も参考にしている。

○　昭和28年頃、東海道線は電化し、旅客列車はＥＦ58が主役となったが、豊橋快速はＣ11とＣ55を混用していた。Ｃ55の流線形は下半分のカバーはなかった。高速のため蒲郡ではしばしばオーバーランをした。

○　昭和28年、二俣線にキハ42500形が併用された（名マタ）が、主役は8620形（俣）であった。

○　この頃、東海道線のモハ80化が計画され、私の学友の伊藤礼太郎氏が豊橋機関区に転勤。大垣電車区の設立に当たった。

○　昭和28年頃、ＥＬの不足により東海道線旅客をＤ52が牽くことがあったが、定時運転はできなかった。

（例）昭和28年3月14日、328レ、Ｄ5245
貨物のワキ列車はＤ52が牽いた。

○　昭和29年の東京行き331レの最後には必ず「盛アホ」のスニ73、スニ75等が付いていた。

○　名古屋電化前の電柱の建った矢作橋鉄橋などを行くＤ52、Ｃ62等の写真を撮っている。

５　鶴田氏の思い出

昭和18年7月、東鉄局電車区より鶴田氏（大正５年頃生まれ）が飯田線の管理へ転勤されて来られ、多くの教示を得た。

『鉄道趣味』全号を頂いた。その誌上にはＤ50と鶴田氏の6年前の写真が掲載されていた。

飯田線でのＥＤ19への添乗（エンジンパス省略）※1、二人で名古屋工場（駿遠線ホハの更新）、鳴海工場（デキ800新造中）の見学を行った※2。

飯田線にはモハ34、サハ19の5連を走らせ、驚かせた※3。

氏は豊橋の官舎に住まわれ、３歳の娘さんがいた。空襲の多発により鉄道趣味どころではなくなり、疎遠となったのが残念だが、昭和 20 年の豊橋空襲では飯田線の全車を避難させ、被害なしの功績を挙げられた※4。

※１　本誌№.６に「戦時中のＥＤ19 添乗」の記事あり

※２　本誌№.21 に「昭和 19 年の鳴海工場」の記事あり

※３　本誌№.16 の「豊川線物語」に 5 連運転の記載あり

※４　本誌№.21の「豊橋空襲と鉄道」に記載

６　名鉄の貨車の記録

昭和30年頃の貨車の数は869両で、うち707両が国鉄直通車で番号の下に２本線が入っていた。

直通車は空制なしも多かったが、戦後、取り付けを進め、ト 200、トム 800 等も空制化された。ワム、トムはＫＣ、ワ、トはＫＤブレーキであった。空制のない貨車は車号に大きな「＋」が書いてあった。

○　名鉄貨車の代表は、東部線はト 200（当初 50 両位）、ワム 5000（約 50 両）で、異色は野菜用のツ 600、ツム 5500 各 10 両であった。

※ 本誌№.９に「ツム　5500 形通風車」、№.14 に「カとツ」の記載あり。

○　西部線はト 100（35 両）、ワ 200、ワム 5100 に尾西の砂利用全鋼のト 300、トム 500 各 10 両は明治生まれの古参で、国鉄のリに相当。元デワ１改造のワフ 50～62 は、一部がサ 60 になり、一部は東部線に移り、貨物輸送の最後まで使われた。

※ 本誌№.20 に「美合駅の貨物列車」にワフ 50 形の記載あり。

○　三河線は陶器（瓦・土管等）用のトムが主力で業者の私有車（昭和20年代に国鉄より買い入れた）も多く、ト330（約50両）、トム800（70両）、ワム600（直通）などがあった。

○　瀬戸線は陶器と薪用のト１形34両、トム900が約20両などで、ワ車はほとんど無く10両程度であった。

○　岡崎市内線の貨車は２両で、トフ61とワフ45で空制なしであった。

▲　ワム 5229　番号の下に 2 本線が書かれている（撮影：井上大令・1958 年 6 月・西尾）

▲　ツ 602（撮影：井上大令・1959 年 11 月・神宮西）

▲　ト 304　空制なしの「＋」が書かれている（撮影：井上大令・1958 年 1 月・鳴海）

▲　チ 31（右）＋ト 152（左）（撮影：井上大令・1958 年 6 月・神宮前）

○　揖斐線はト50（４両）とワ１、２で、ワは戦後、電車のサハ代用(電灯無し)に使われた。

○　他に各線ともチ（チ10～30）があったが、チキは少なかった。
東部線には日車私有車としてトキ12000（国鉄トキ900：３軸車）７両とトム11000、トラ11000各６両があり、名鉄車として国鉄へ直通した。

○　工場専属として部品運搬用、配給車ワ 170、事故復旧車ワ 200、架線修理車ト100、倉庫代用車ワ 200 などいずれも高齢、小型の古典貨車が充てられた。

○　全 869 両中、ヤネ〈屋根〉車（ワ、ワム等）は 474 両、ヤム〈屋根無〉車（ト、トム等）は 395 両でヤネが少し多かった。

○　貨車の検車は、東部線が太田川、三河線は刈谷工場、西部線は西枇杷島で行われた。貨物ヤードは、豊橋線が堀田、常滑線が神宮西、西部線は西枇杷島にあった。

○　名鉄ワム5000形、5100形は国鉄ワム3500形と、名鉄ワム5200形は国鉄ワム50000形と同系であるが、ツ600形や全鋼にトム500形など独自設計の形式もあった。

○　名鉄も国鉄と同様、社内の勢力は、貨物担当が旅客担当と同等に強かった。

○　昭和 19－20 年のトイレ（糞尿）列車はトム 900（国鉄トム 5000 と同型）に木造の四角いタンクを載せ、堀田－福地（西尾線）を往復して市民を救った。トム 900 の車号はそのままだった。福地の貯蔵タンク（コンクリート製）は現存している。堀田までと福地からの輸送は牛車であった。

※ 本誌№13 に「名鉄のオワイ列車」の記事あり

7　常滑線（戦争・貨物・検車）

常滑線の戦争状況は昭和 12 年、豊川鉄道のサ

ハ１～４の東名港線専用化から始まった。デキ370でプッシュプルされ、ＷＣ締め切り、1500Ｖ直列電灯、室内は黄色、外は緑色で、ロマン体のプレートを付けていた。

誇り高い三菱大江工場は、96式戦、ゼロ戦、96式陸攻、１式陸攻を造ったが、開戦後は急ピッチで進められた。

昭和14年、私は追浜で96式陸攻、15年には大崎（豊橋）でゼロ戦、１式陸攻と三菱製の大群と共にした。

決定的なのは、昭和17年の熱田運河跡の神宮西駅(工員輸送)開業、名鉄神宮西貨物ヤード開業、貨車検車、省ＳＬ（6250、Ｃ50、Ｃ58）の名鉄線入りからであった。

九号地線にはＣ1503、名鉄13(元豊川)、熊延３(昭和16年譲受)が出入りし、大江、東名港、九号地線には貨車があふれた。

大同、愛知の両製鋼は、昭和12年頃から戦時下に入り、客貨共あふれ、17年からはデキ601牽引の４両急行（一般客乗車禁止）となった。

東名港、九号地線の貨物パンクと通勤は豊川サハ１形の国鉄への引き上げ（昭和18年夏）で、大事になった。

デワ１のブリル21に新川工場で木造車体を造ったサ51～58、貨車をサにしたサ60等を大江と岐阜（那加）で配分したがサハ１形4両には及ばず、瀬戸線の古典車サ10、サ20（一部は昭和21年で廃車）、サ2250、サ2170などが入ったが、昭和18年夏から20年は最も苦しかった。

昭和19年頃、デキ603の投入とサハに2550形新車（箱のみ、電灯あり）４連が加わった。

戦後は東名港に多くの珍車が集まり、サ2060、2220等も入ったが、昭和30年代も通勤列車は多忙だった。　鳴海工場付属の鳴海検車は電車のみ。神宮前は電車。堀田は貨車。太田川検車は昭和17年頃、広い施設を新築し、デキ、電車、貨物に検車をした。戦後、昭和23年夏の車庫焼失も、すぐに再建し、昭和40年頃までデキ、貨車の検車で多忙だった。

○ 当時の検車の記録例

・昭18．７．４（日）雨　神宮前検車
　知多918－2045　（知多910をＭＴ化）
　3354（ＲＭ）
　知多951－953、クハ代用、
　デキ402、ワム5228、ツム5505、ワフ72

・昭和18．７．５（月）曇・雨
　検査　809、810（昇圧、カーボンシュー）、
　　3401、3402（のち焼）、2081、ワム5049
　　（床取替）、ツ608、トム1018、ワ645

・昭和18．７．６（火）雨
　大江出張　サ2221、デキ378、モ3403(健在)
　神宮前　810（アクスル焼）、3305（アクス

車輌作業報告書

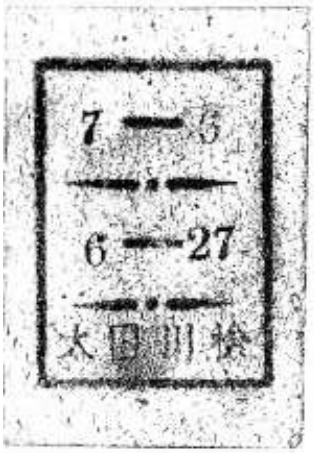
工番長　工作主任　係統主任　太田川検車 職場

昭和18年7月6日　月曜日　天候晴

車輌番号	作業概所
6077	[illegible]
6071	車割ガ C1 カーボン摩耗 [illegible] 取替
6069	ブレキ各部調整 車10 ハンドグラフ [illegible]
〃	同 C1 カーボン摩耗 [illegible] 取替
〃	車載機器 [illegible] 取替
7/4	同 7. 8. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16.
〃	摩耗 ブレキシュー摩耗 [illegible] 取替
〃	同 アクスル一式 ナット [illegible]
〃	ブレキ各部調整 車10 ハンドグラフ [illegible]
7/3	同 [illegible] ブレキシュー摩耗 [illegible] 取替
〃	車輪ハンドグラフ [illegible]
〃	ブレキ各部調整 [illegible]
	掃除車 7/3. 7/4
備考	(イ) 電圧関係
出勤	石黒

名古屋鉄道株式会社

▲　太田川分庫の車両作業報告



▲　太田川検車（分庫）の貨車の仕立て本票
ボール紙製
昭和26年6月27日

ルメタル替え）

昭和 18 年７月、太田川分庫では電車、ＥＬ、貨車の検車で多忙だった。

戦後の昭和 22 年 5 月 14 日の太田川分庫では、ワム 5200、トム 1100、ワ 610、ト 200、トム 900 の検車を行っている。

○ 常滑線貨物の全盛期

常滑線の貨物列車の全盛は、昭和 24～40 年頃であった。

熱田から国鉄ＳＬが長い貨車を牽いて名鉄神宮前西ヤードへ入り、名鉄ではデキ 400、500、600 を先頭に貨物列車を仕立て、常滑や東名港に向かった。東名港からはＳＬ、ＤＬに変わり、九号地線の各所を回った。

九号地線は、5548 を主力とし、700、1000 形、13 合が入ることもあり、昭和 28 年頃から名鉄ＤＢ３（緑色）や日通のＤＢ（黄色）も入り、貨物は多忙を極めた。

昭和 30 年頃、米軍の 8500 形ＤＬが入るとその優秀さに皆が驚き、貨物廃止まで活躍した。　貨物はいつも換算両数いっぱいであった。

常滑の陶器輸送は、昭和 30 年頃それまでワムだったのがポやポムも入り、「名ポム１」は熱田駅常備となっていた。

８　名鉄Ｙ形ビューゲルの河合氏

河合義宗氏は名鉄東部系の人だが、戦時中、岐阜工場長になり、揖斐線のポールをＹ形ビューゲルに改良、瀬戸線等でも愛用された。

昭和５年頃、愛電は電１形を米子の法勝寺鉄道（→伯陽電鉄→山陰中央電鉄→日の丸自動車）へ売却、同氏は熱田から米子へ貨物列車に牽かれた電１形の車内に添乗した。

昭和 21 年、モハ 63 の代替で名鉄モ 100 形ボギー車が「山陰中央鉄道（→島根鉄道→一畑電鉄）」に売られ、電１形と共に走った。※1

名鉄のモ 3350、3650 形の制御器は、実はＧＥのＰＭ制御であることを知っており、昭和 23 年配線図にＰＭと印刷していた。

配線図、車両一覧ともＡＬの名はないが、昭和

▲ デキ501（撮影：井上大令・1960年3月・神宮前西駅）

30 年代からＡＬという誤った名が使われるようになった。

河合氏は東部系のため、岐阜でも「ゼＥＥ」をやかましく言うことはなかった。※2

※１ 本誌№20 の「名鉄ロクサンと供出車」を参照。
山陰中央鉄道は、伯陽電鉄と広瀬鉄道が 1944.12.15 に合併したもの

※２ 本誌№20 に一口メモ「ゼＥＥ」あり。

９　日米の電車の連動進段制御

連動進段とは単位スイッチ制御器の連動接点を利用した自動進段させる方式をいい、日本での代表としてＧＥ社の省電モハ１形（リニア鉄道館で保存）と営団丸の内線の 300 系（地下鉄博物館で保存）のＷＨ社のＡＢＳ（三菱ＡＢＦＭ）があり、後者は 2000 年代までブエノスアイレスで活躍した。また、名鉄の 5000 系も連動進段制御である。

アメリカではシカゴのＧＥ社カム制御器以来、ＮＹ地下鉄のＡＢＦ連動進段車が主流であった。

戦後もＷＨ社のＡＢＳが大量使用されたが、時代は急速に変わり、今や半導体制御の時代となった。

アメリカには連動進段に関する研究や文献がない。日本人が書き残すべきだと思う。

10　科学館のＢ６のチムニーキャップ

現在、大阪のサッパボイラで点検中の科学館のＢ６(2412)のチムニーキャップ（煙突の上端）が気になってしょうがない。せっかく保存するのであれば、イギリスの機関車伝統の優雅なチムニーキャプを取り付けて欲しい。

ユニチカ岡崎工場専用線のＤＤ51892とＤＤ351

衣浦臨海鉄道　伊藤　則人

▲　ユニチカから出るＤＤ51

ＤＤ51-892の画像、「なつかしいですね。」と言うべき光景ですが、実は見るのも嫌な北岡崎の風景です(笑)

仕業番号忘れましたが、北岡崎へ行くこの仕業は、「日勤仕業」で、朝出勤して夜帰る、貨物列車の機関士行路としては珍しいものでしたが、皆が嫌って年休を取っていました。

朝４時に出勤して、６時前に稲沢駅を発車。笠寺駅と大府駅で２時間停車。岡崎駅にちょうど昼の12時頃に着いて１時間停車という、超鈍足列車でした。

稲沢駅を８時くらいに発車したいところですが、朝の通勤列車ダイヤの中に入れず、早朝に発車して、笠寺、大府駅で時間調整というわけです。

北岡崎でユニチカ専用線入換を行って、帰りも岡崎１時間停車。まだ貨物扱いがあった刈谷で１時間半くらいの停車だったでしょうか、踏切待ちの人達の恨みのまなざしを受けながら、刈谷駅の入換を行って、笠寺と清州に停車。勤務解放が19時頃で、15時間ＤＤ51に乗りっぱなしです。

夏は蒸し風呂状態のため、２リットル型保温水筒が岡崎で空になって、自販機の麦茶を補充してました。窓を開けて走っても機関室の熱風が入ってくるので、「誰が凸型車体を考えたんだ！」と、怒りすら覚えましたね。(笑)

電機に転換した時は、「電気機関車って涼しいんだなぁ。」と、機関車に冷房など夢の時代に、そんな感想でした。

今は懐かしいＤＤ51ですが、機関士時代はそんな感想であります。

ユニチカのＤＤ３５も懐かしいですね。こんな（と言っては失礼ですが）形式の写真を撮っていた人が居たんですね。稲沢第一機関区の大先輩がこれを運転していました。

▲　北岡崎駅に停まるＤＤ51とヨ8000

▲　ユニチカ構内のＤＤ351

このところ鉄道ファンの間でＤＤ51について関心が高いようです。

ここに挙げた３枚の写真は、1986年９月に岡多線時代の北岡崎駅と隣接したユニチカ岡崎工場の専用線で撮ったものです。

これらの写真を衣浦臨海鉄道の伊藤則人氏にお見せしたところ、このような思い出を頂戴しました。せっかくですので、氏のご了承を頂き、ここに紹介する次第です。氏に感謝申し上げます。

藤井　建

事務局からのお知らせ

ご寄贈のお礼

№23発行以後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頂きます。

ＮＲＡが協力した展示会・出版物

展示会名：「釧路・根室の簡易軌道」
期間：2016年10月29日(土)～2017年1月15日(日)
場所：釧路市立博物館
内容：国鉄線の駅と内陸の開拓地を結び、農作物や牛乳などのほか、開拓地の住民の足として重要な役割を果たしてきた釧路・根室地域の鶴居、標茶、浜中、別海の簡易軌道の展示

※　ＮＲＡでは、所蔵するＪ.Ｗ.ヒギンズ氏撮影の鶴居村村営軌道の写真を提供し、展示に協力しました。

※本会の稲見眞一会員のブログ「稲見駅長の鉄道だよ人生は」に、この展示の訪問記が掲載されています。
http://www2.ctv.co.jp/tekken2/

○　樹林舎発行の写真集に本会所蔵の写真（倉知満孝氏、Ｊ.Ｗ.ヒギンズ氏撮影）を提供しました。
「豊橋市の今昔」2016年9月発行
「筑豊の昭和」2016年9月発行
「大分市の昭和」2026年11月発行

※　これらの書籍はＮＲＡにありますので、ご覧ください。

○　中京テレビで11月19日に放送した「NAGOYA-DAGAYA」に所蔵資料（絵葉書、写真など）を提供しました。

2017年度総会のお知らせ（予定）

会場の押さえが1月になりますので、あくまで予定です。詳しくは今後おしらせします。
日時　2017年２月５日（日）14：00～
会場　亀島コミュニティーセンター
総会後には、昭和16年の映画「貨物列車」の上映と笹島駅の最後の駅長／青木英明氏の「国鉄の貨物輸送」についての講演を予定しています。

定例活動日

毎月第１・第３土曜日の午前10時から午後５時まで1209号室で開催しています。お気軽にご参加ください。

ＮＲＡ　ＮＥＷＳ　№24　　2016.12.17
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　Ｂ1209号