

NRA NEWS

No.18



昭和11年1月24日の日付のある「鍵屋」製の岡崎駅の駅弁。矢作橋の藤吉郎と日吉丸の伝説を描き、岡多線の省営バス路線を掲載している。15.1×14.7cm (p 3参照)

特集：白井昭の一口メモ

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1 昭和10年頃の名古屋の鉄道 1 | 12 名鉄のAL車 7 |
| 2 電車の運転方法 3 | 13 HLマスコンの話 7 |
| 3 中央西線あれこれ 4 | 14 名鉄鳴海工場の試運転 8 |
| 4 名鉄の全盛時代 5 | 15 レールファン用電車の運転 8 |
| 5 名古屋市電800形の制御器 5 | 16 ブレーキあれこれ 8 |
| 6 フランス製OHIGAWA号(追補) 6 | 17 広見線の亜炭電車 10 |
| 7 大井川鉄道、末期の木材輸送 6 | 18 「名鉄車両一覧」の誤り 10 |
| 8 ナイロ20500形 6 | 19 グローブベンチレーター 10 |
| 9 戦中の二俣線 6 | 20 大同製鋼の機関車はバッテリーだった 10 |
| 10 病院列車 7 | 21 千頭森林鉄道のGL、DLについて 11 |
| 11 「霊柩車」と呼ばれた客車 7 | 22 片岡仁左衛門丈の思い出 12 |

いる。今思うと、このキハ登場の時代は、近づく死の影を予感するように、多くの人が酒とバカ騒ぎを続けていた。

⑤ 駅の色々

当地における当時の省線の電報取扱い駅は蒲郡、熱田などで、赤帽のいた駅は豊橋、蒲郡、岡崎、刈谷、熱田駅などであった。

この頃から観光地の駅には駅スタンプが置かれるようになり、金谷駅のそれは茶畑の絵であった。駅弁には30銭（並）とそれより高価な上等弁当があり、豊橋駅はうなぎめし、名古屋駅はうなぎめしのほか色々あった良き時代であった。（表紙参照）

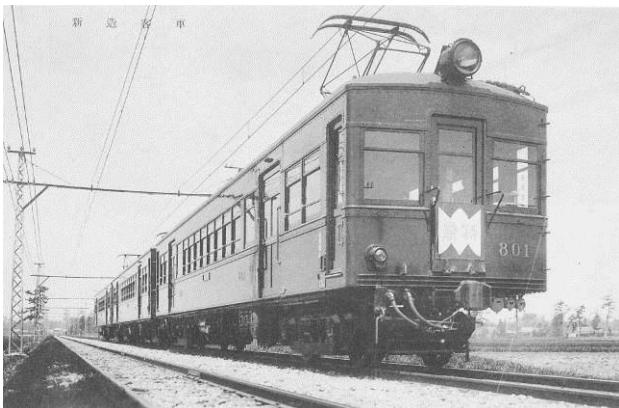
⑥ 名岐間の状況

昭和10年から名鉄（4月の開通時点は「名岐鉄道」、10月に愛電と合併、「名古屋鉄道」となる）は押切一岐阜間を35分で走る特急を走らせた。デボ800形MMが主体で、毎時1本であった。省線はC53牽引の列車が名岐間を40分で走ったが、普通列車は毎時1本以下であった。

昭和9年8月3日午後3時、木曾川駅でC5066の牽く客車6両の通過列車のC50が横転、死者9人を出した。これは名岐との競争とは関係なく、以前から普通列車の一部は枇杷島、木曾川駅を通過していた。C50は時速100km位で、暑さでレールの伸びとも言われたが、これ以来、C50は高速に使わないことになった。C50は多数あったので、昭和15年の私の修学旅行列車の豊橋一名古屋間もC50が牽引していた。

⑦ 観光ブームの思い出

鉄道省は、昭和5年頃より不況対策のため、旅



▲ 登場当時のデボ800形（名岐開通記念絵葉書・藤井蔵）

行の宣伝、JTB（ジャパン・ツーリスト・ビューロー）の活用、国際観光局を創設し、蒲郡観光ホテル（現・蒲郡クラシックホテル）などへの外国人の招致などを始めた。

昭和10年頃になると、社寺・温泉からスキー・ハイキングと近代化し、JTBのグラビア本や雑誌「旅」が発行され、翌年頃からは「旅の歌」も宣伝された。

今思えば、本当に戦前最後の良き時代であった。

愛電（愛知電鉄）は、本宿一蒲郡にオープン天井のバス（「レオ」号）を造らせた。

しかし、全ては昭和15年のガソリン規制（禁止）で消えてしまった。

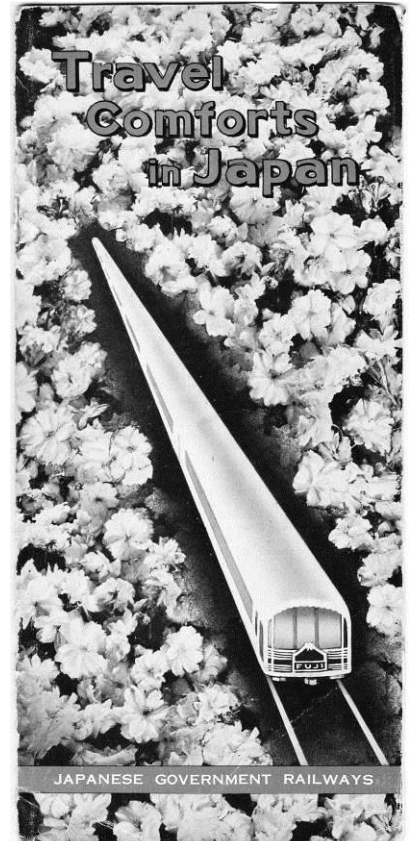
星晃さんによると、昭和11年頃が一番楽しい時代で、昭和12年の開戦（支那事変・日中戦争）からは制限や規制といった事象が色濃くなり、男は国のために死ぬことが大切という意識がはびこって行った。

この時代を流行歌の変遷で見ると、一層感激が深く、私の形見のCDには「東京ラプソディ」が入れている。これを歌っていた頃、何百万人が死ぬ大戦が迫っているとは思わなかった。

2 電車の運転方法

① 続行運転と連結運転

岡崎電軌、美濃電では神社の大祭や団体などの大量輸送が必要の際、M+Tの連結運転の後ろからMが続行で走った。終点では後から来たMにT



▲ 外国人向けパンフレットの表紙（藤井蔵）

を連結し、Tを外したMが後ろから付いて走った。鏡島の大祭も同様で、平時には千手堂にサハ(101)が置いてあった。

② 豊橋線のMT運転

愛電は、大正12年にクハ2000形を作り、大量輸送の日のみMTで走った。豊橋線は昭和3年、クロスシートのデハ3300形をMTで造ったが、名古屋市電の1300型同様、大きすぎて失敗だった。

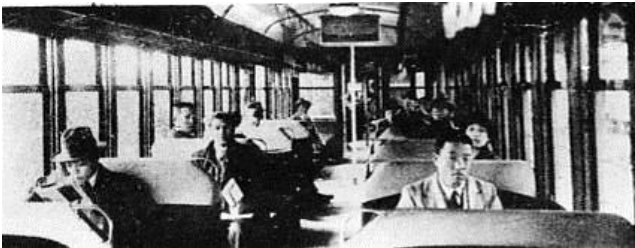
豊川稲荷の初詣など多客時にはデハ3200形+クハ2000形のMTで走り、平時、クハ2000形は休んでいた。郵便輸送のために造られたクユ2010形はMTで運転された。

昭和10年までの豊橋特急は、クロスシートのデハ3300形単行に5、6人の姿しかなく淋しかった。ところが昭和12年の戦争景気でモ3400形を含め、突然満員状態になった。名岐特急はモ800形のMMで、クロスシート車であった。

昭和17年になると、東名古屋港など常滑線の工員輸送が多くなり、HL制御のMTMの3連が走るようになり、人々は驚いた。豊橋線はMMかMTであった。

18年頃には常滑線の「丸産列車」がデキ600形+電車4両で走り、最大となった。戦後は、M1両でなく、2両が多かったが、3両組成はほとんどなかった。

昭和19年頃の中央西線は、三菱の工員輸送のため。ナハ22000系と元佐久鉄道のホハ2480形、省のデラックス車ナロハ18400(三等代用)など混成の10両編成が走っていた。



▲ 名鉄3300形の車内風景(愛電絵葉書より・藤井蔵)

3 中央西線あれこれ

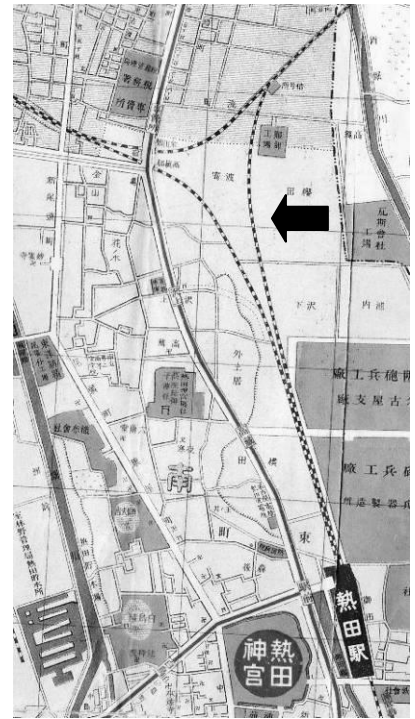
① 熱田駅と古渡を結ぶ路線

熱田駅から古渡(信号場)を結ぶ路線は、戦中まで残っていたが、長らく汽車は走らなかった。

この路線が中央西線の建設用であったことは確かで、中央西線完成までは活躍したが、その後はほとんど走らなかつたらしい。

熱田運河も中央西線建設用であったとも言われるが、同線用の鉄橋等がこれを使って運ばれた。

かどうかは分かっていない。



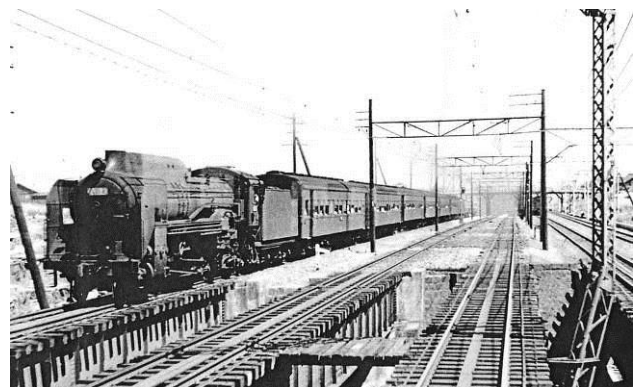
▲名古屋市街新地図(大正9年)

② B6重連の西線

下郷次郎八氏のお話しによれば、大正初年までの中央西線の列車は、B6の重連の牽引がほとんどで。ドラフトの音で山が張り裂けそうだったとのこと。

9600形を経てD50に代わり、長らく客貨ともD50ばかりだった。東海道線は名古屋局も早くからD51ばかりになったが、中央線はD50のみだった。

昭和16年頃から急速にD51化し、戦中には戦時型のD51まで走り、D50は段々奥地へと追いやられた。信越線は昭和30年代までD50だった。現場の評判は、D50もD51もイコール、つまり同じ評価だった。





③ 昭和30年前後の名古屋市内の中央西線

戦前、戦中の中央西線のシンボルであった真っ黒なナハ22000系は、昭和30年頃、一気に無くなり、オハ61系に変わったのは、大革命だった。

前頁右下の写真は、昭和31年、金山橋北（山王付近）を走る中央西線のナメクジ（D514）である。並走する名鉄の下り電車から写した私の「力作」である。上のD515の走る右手の製材工場は、現在どこの辺りか分からないので、読者に教えていただきたい、クイズとします。（分かった方は藤井まで）

名鉄は既にモ5000形が出ていたが、中央西線は客貨ともに全てD51の牽引であった。

大曾根では、瀬戸電のデワ1が急勾配の連絡線で貨車を押し上げていた。古渡の信号所では絶えずD51の牽く長い列車が行き違いをしていた。

中央高速道のなかった当時、単線の中央本線は今より遥かに重要性を持つ存在であった。

私の母校は名工大（名古屋工業大学）で、当時の自宅は御器所にあり、鶴舞は最も近い汽車の駅であった。駅のある鶴舞公園近くの赤鉄橋と青鉄橋（写真：次の2枚）は開通以来、昭和40年頃まで変わらなかった。

※ 白井さんも写真のどちらが赤鉄橋か青鉄橋が分からない

ないそうです。分かる方は藤井までお知らせください。

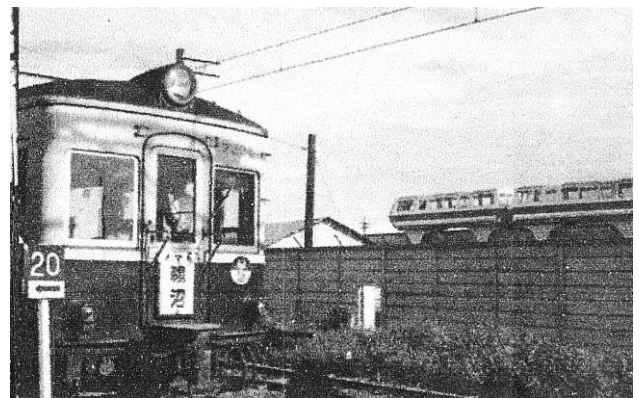


4 名鉄の全盛時代

昭和40年前後は名鉄の全盛時代で、キハ8000、8500系の富山入り、奥飛騨、中央アルプスのロープウェイ、伊勢湾は水中翼船からハイドロ船へ。伊豆大島の名鉄ハイドロホイール（計画のみ）、東京モノレール開業（私も実務に関係）、富士駅ー大石寺モノレール、養老モノレール（いずれも実現せず）は、都市部の建設の利点を狙ったが、「部外秘」のまま実現しなかった。

ドバイなど世界に広まったアルウェグ日立モノレールの第1号車は、笠戸工場に保存中である。平成26年、BSフジから私に東京モノレール（当時は通称、羽田モノレール）のロケの話があり、上記いろいろと思い出したことを話した。

下の写真は、昭和49年頃、三柿野駅で見たロッキードモノレール。



5 名古屋市電800型の制御器

800型の設計者の故伊藤剛さんのお話しによれば、800型の制御器は、電磁単位スイッチ間接自動加速・連動接点進段であったが、伊勢湾台風で全車水没。復旧の際に電動カム式に換装された。

1969年3月廃車され、渥美沖で漁礁となった。

6 フランス製OHIGAWA号（追補）

以下は、本誌No.11の3頁で紹介したドコービル製SLの追補である。

明治20年代、金谷の大井川改修（築堤）に使われたドコービル製の5トンBタンク機とその仲間の名前は、OHIGAWA（下写真参照）、YAIIDZUが正しく、番号はなかった。なお、TOUGOHはドコービルの国産化機（コピー）で、日露戦争後の作である。

なお、本件はイギリスの日本鉄道誌の“BULLT-IN”にR. TRAMAIN氏が発表するという。



7 大井川鉄道、末期の木材輸送

下の写真は、大井川鉄道における木材輸送の末期の貨物列車で、昭和50年近くに撮ったものです。右から電機+ワム3両+ホキ+Cワフ0形（控車）+木材積載のCトキ200形4両+Cワフ0形で、最盛期の編成よりは短くなっている。控車から前の4両が大型自連（自動連結器）、トキ以降が小型自連である。

右上の写真は、控え車の自連（大型）と井川線自連（小型）の連結状態である。使わないCワフ0形の大型自連は横を向くようにピン連結になって



いる。

なお、昭和43年4月までは木材を762mm軌間の千頭森林鉄道のトロッコ（運材車）で千頭まで運び、ここから国鉄のチキ、トムに積み替えて東京方面へ運んでいた。

下写真のCトキ200形は、新金谷駅の木材側線に入り、「土場」へ荷降し後、荷馬車、トラックへ。前半のワム3両は金谷駅で受渡、国鉄線へ送られていった。

8 ナイロ20500形

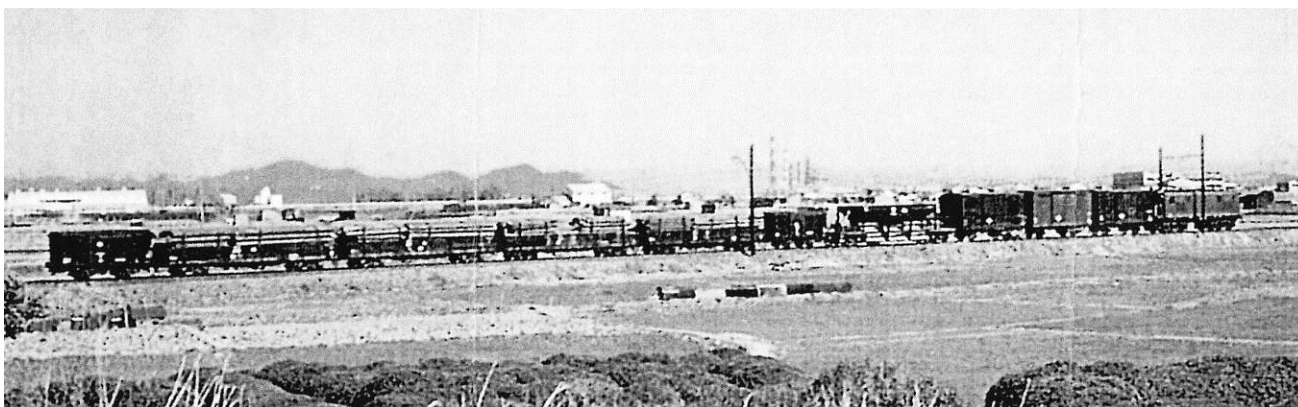
昭和15年6月1日、豊橋駅にはかつて入ったことのない1等車が入っていた。木造のナイロ20500形で、東トウの2両である。

それまで1000形SLが走っていた三ヶ日線（二俣西線）が伸びて全通し、「二俣線」になり、SLも一人前の8620形に変わった日で、大臣、知事、高官がナイロへ乗り込んだ。

通常二俣線の列車は木造車3両で、うち1両は明治の気品漂うホハニ4050形もしくはホハニ4350形であった。

9 戦中の二俣線

昭和19年、二俣線の8620形の若い機関士に召集が来た。戦死は必至と思った彼は、「8620形で最高速度を出してみたい」と言って、豊橋—二川間



で時速100 kmを出した。牽引していたホハニは何事もないことを実証したのであった。

10 病院列車

昭和13年頃までは少なかった病院列車であるが、昭和18年頃から急増した。

私は豊橋駅で病院列車を見ていたが、牽引機関車はC53形で、客車はスへ30系鋼製車とスへ28400系木造車と混結で、10両編成ぐらいで、車両には白帯が付いていた。上り、下りとも鎧（よろい）戸を閉じており、もの悲しかった。

以下は想像であるが、神戸港などで上陸した傷病兵が関東の軍病院へ送られたのであろう。

昭和19年は病院列車を見なかった。というのも私が軍用機工場に動員されて夜勤ばかりで、汽車を見ることが出来なかった（それでもその年、ED19の添乗をしている）。それに当時、輸送船の多くが撃沈され、本土へ帰る傷病兵が無くなったのだと思われる。全ては「軍事機密」の中にあっただが、どなたかが調べられることを願っている。

スへ28400形、スへフ28800形病客車は、20m級、3軸ボギー車で、スハ、スハフの改造かと思っている。

パノラマカーの白帯は可も不可もなかったが、これらのスへは全車白帯の下に大きな赤十字を付け、重苦しい雰囲気があった。

※ スへフ28800形はスハフ28800形からの改造という。

11 「霊柩車」と呼ばれた客車

病院列車のあとで、「霊柩車」とは縁起がわるいかもしれないが、実際の霊柩車ではないので、お許し願いたい。

昭和10年代、華々しく走るキハ42000形と対照的なのが省のローカル線を走る明治のボギー車であった。ただ、ホハ級は少なく、多数派はホニ、ホヤとローカル線のホハユ3150形、ホハニ4050形、ホハニ4350形等であった。

黒一色にデッキの唐草模様から人々の中には「霊柩車」という人も多かったが、レールファンの私には明治の新造時の華やかな過去が偲ばれ、貴く思われた。

これらがホロハやホハとして新造された明治中

期には、まだ多くの2軸のマッチ箱が健在であった。主要幹線の華、最新モデルとして赤、青の帯も麗々しく、人々はこれらに乗る（運賃は2軸もボギー車も同じである）ことを目指したものであろう姿を夢見る。

※ ホハユ3150形は、明治30～41年に約50両が製造された。大半はホへ等に改造。

12 名鉄のAL車

名鉄には本来の意味でのAL車は無いとされるが、実は2両だけAL制御車があった。昭和24年に試作されたモ3751、3752で、車体は運輸省規格型のモ3800形と同じだが、WH社のHLを改造したAL154E制御器を使っていた。

名鉄ではHL全車のAL化を考えたが、この2両の試作のみで、HL車はそのまま3700形化ののち、HB化しただけで廃車まで使われた。

モ3750形のマスコンもHL用の15Dを4ノッチで止めたものであった。

※ WH社では制御電源をバッテリーとする制御器をHB、ABと呼んだ。24～36Vなどあったが、1920年頃からMGが普及すると、MG-バッテリーのフローティング充電するものをHB、ABと呼んだ。32Dなどが多かった。東京地下鉄1000系のABFがある。のち浮動充電を止めMGの100VのみでうごくものをHB、ABFと呼び、近鉄2200形が代表作である。名鉄のHLは戦後、浮動充電なしのMG100V化し、HB化された。

※ AL改造後の3750形の15Dマスコン(本来はS5段+P4段)は、4ノッチでストッパーが外付けされていた。1:起動・2:S・3:P・4:WF。(この項、堀会員のご指摘による)

13 HLマスコンの話

私宅にあったWH社の1500V用の15D形は、前号で記したように本会の香ノ木会員に引き取っていただき、一安心している。

もと西武の電車で、東濃鉄道を経て名鉄のモ3791となった。東京の電車は足が遅くて名鉄には不向きで、東名港線専用で走った。

モ1040形など600V用は、WH社の15B形で、日本最古のWH社のマスコンは、明治末期に甲武、南海のWH12であったが、バッテリー電源に苦しみ、短命であった。

HL-15Dのマスコンは最も歯切れがよく、取り扱いが快かった。

14 名鉄鳴海工場の試運転

昭和5年、鳴海工場（愛電時代に鳴海車庫として設置。名鉄となった昭和15年に鳴海工場と改称）ができる、試運転は鳴海と阿野（現・豊明）を走り、EF10形のテストもこの区間で行った。

戦後は鳴海—今村（現・新安城）へ延長され、日車初の大型DLもこの区間を走った。

昭和30年、モ5000形の試運転によって起きた沿線火災も前後で発生したものだ。

15 レールファン用電車の運転

ファンのための電車の運転体験が盛んだが、鳴海—豊明位の距離が欲しい。私はアメリカのオレンジエンパイア鉄道博物館やシーショアトロリー博物館などで運転したが、どれもAL制御で、今の電車同様つまらなかった。

豊鉄に都電のMK（旧7500形、現3500形）があるが、制御終了が低速でつまらない。名鉄モ3300などは制御投了が高速で、MTだとOLR（Over Load Relay）が飛びやすく、運転は楽しかった。

16 ブレーキあれこれ

① A動作弁の消滅に思う

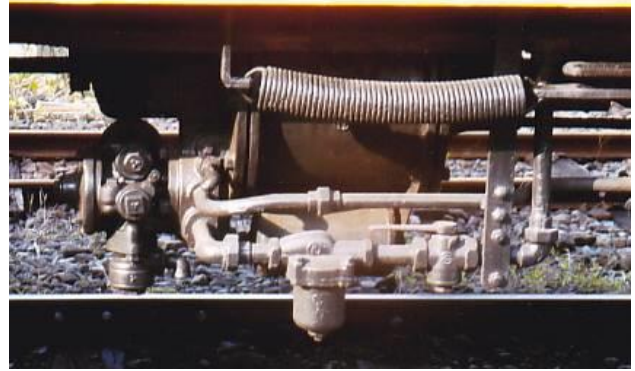
日本本土の客貨車、機関車のお空制化は昭和5年頃までに一気に進められ、客車はオハ31級からナハ22000系、ホハ12000系から明治のボギー客車までWH（Westinghouse）社のP三動弁が取り付けられた。

日本の電車は、それ以前からSME、AMM、AMJ（日本のみの呼称）が用いられていた。

昭和5年にWH社のU自由弁をコピーして簡略化したA動作弁（以下、単に「A弁」と記す）が開発され、省線のP弁は急速にA弁に変わった。近鉄や大阪地下鉄はA弁を好まず、U弁を使った。WH社の抗議に対し、日本のメーカーは多額の和解金を払ったが、外秘で処理された。

昭和5～15年という僅かの間にオハ3200（→オハ31）、ナハ22000、ホハ12000系は、P弁を捨てA弁化された。ホハユ3150系までA弁化されるという急速なA弁化は、保安度を大きく上げることに寄与した。

P弁が残ったのは、小支線用のホハ12000、ホハ



▲ 大井川鐵道スハフ42形のA動作弁

ニ4050系など少数に限られ、車号の上に◆印を付した。A弁と違い、P弁は貨車（K弁）連結時に付加空気溜を締め切る手間が不要で、そのまま走行ができた。

A弁は戦後、空制のHSC（国鉄：SEL）化後、日本のみA弁を併用した。モハ113系や私鉄などにA弁は残ったが、昭和60年代より膜板化（ピストンを廃し、ダイヤフラム化）して消え、今や制式のものは大井川鐵道のオハ35系など僅かとなった。

A動作弁、M三動弁の美しい真鍮のピストンや精巧な滑弁（スライドバルブ）を空制に関わった人が家宝として保存している例や展示する博物館が多い。というのもこれらが空制の心臓部であり、昭和5～60年のピストン弁黄金時代を今に残す象徴となっている。

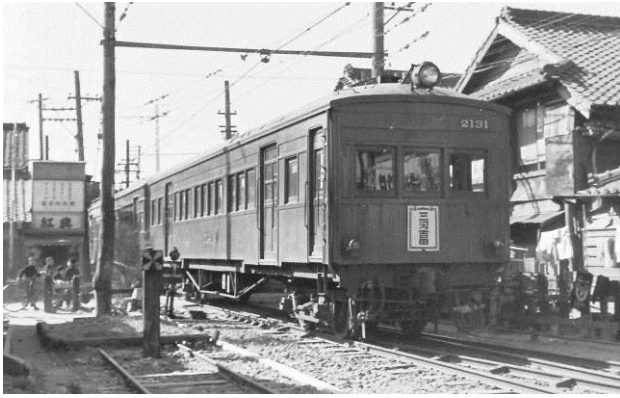
A弁化で外したP弁は私鉄には不向きで、全て捨てられた。

② 名鉄のAMAブレーキ

名鉄の車両OBの間では私は今も「白井先生」と呼ばれる。なぜなら、それはAMAブレーキを教えたからである。

昭和18年頃、名鉄のサ2130形（旧三河鐵道のサハフ35・36→名鉄サ2131・32→ク2131・32）にはAVブレーキが付いていた。この車は省の客車ホハユ3186・87を車体だけ木造、丸屋根（シングル・ルーフ）とし、座席をロングシート化したもので、床下はそのままだったからである。

しかし、同じ三河鐵道のモ1080形はSMEブレーキだったため、空制は使えず、戦後AMM化された。サ2130形がAVブレーキであったことを知



▲ ク2131 昭和33年2月 知立 井上大令氏撮影
るのは私だけだった。

間もなくモ3700形（国鉄モハ63形と同形）、モ3800形が入り、車両担当の人にAMAを教えることになったが、うまく教えるのに苦労した。特に困ったのは、AMAは知っていてもA弁の機能の分からない人が多く存在したことであった。

昭和30年に名鉄モ5000形が不良で、沿線火災事件が続いた真の原因は、A弁にあったのであるが、これが分からない人はA弁を分からない人である。

これは、日本がHSCをデッドコピーした上、勝手に変更を加えたが、A弁がよく分かっていないため、災害を発生したもので、コピー国の悲しさを示すものである。

今の電気制御の操作容易なブレーキに比べれば難しかったが、名鉄のA弁は省線より20年も遅れていた。

今も大井川鐵道のオハ35系のA弁の苦労話を聞くと、懐かしい。

日本のHSC、HSC-D（国鉄SEL、SEL D）ブレーキにはA弁を使っていたが、WH製のHSCは、A弁ではなく、空制もなかなか難しかった。

A弁付きの代表的な車輛には次のようなものがある。国鉄：オハ35、モハ52、モハ63、名鉄：モ3800、モ3900

③ 省電・名鉄の空気ブレーキほか

モハ10系、モハ30系はAMJブレーキで造られたが、昭和10年頃までにAMA（AE）に改造された。モハ1系は最後までAMJで、大井川時代もAMJで走った。リニア・鉄道館の展示車もAMJである。

名鉄モ800系はAMJから昭和16年頃にAMM化している。名鉄の自動ブレーキはモ3500形を含め全てAMMであった。ただし、デキ100、1000形などはAMJを転用しており、AMJだったモ3100形はAMM化された。デキ600形は初めからAMJで、デキ200、300、370、400形等はAMFであった。その後、残ったものはダイヤフラム式に取り換えられた。

キハ41000形、42000形等はP三動弁付きだが、昭和15年頃にはキハの使用が停止されたのは、ご承知のとおりである。

④ 名鉄の混合列車の空制

名鉄の各線では古くから電車1両がワ1両を牽く混合列車が多かった。電車はSMEブレーキが多く、貨車との空制は不貫通であった。混合列車が多かったのは、広見線、揖斐線、竹鼻線、一宮線、蒲郡線、平坂支線などであった。ワ1両が多かったが広見線ではトキ15000形も牽いた。

支線が1500Vに昇圧すると、MT+W（ワム）も多く走ったが、空制は不貫通のままであった。



▲ ク2550+モ3550+ワム 一宮線元小山駅（昭36・3）
モ3800形MT+Wも良い姿であった。蒲郡線はモ1020形+ク2060形+Wムが多かったが、勾配が多く大変だった。

戦前の三信鐵道は、デ301形の単行が必ず三信のワ1両を牽いた。デ301形はAMJで貫通可能だが、不貫通で走っていた。

鐵道省の混合列車は、SL+客車+貨車が多かったが、「準混」というのは、SL+貨車多数+客車1両の列車をいい、いうならば貨物列車に客車1両を増結したものである。空制は、貨車のK形ブレーキと客車のAV、PF形ブレーキで貫通

していた。

17 広見線の亜炭電車

昭和25～30年頃、広見の亜炭は全盛を迎え、貨物列車では足りず、700形の客扱電車でトキ15000形に積んだ亜炭を牽いた。

モ700形は25 t、トキは35 t のため、坂の多い広見線各駅停車では電車が停まらず、ダイヤが乱れた。これもSMEとKCで空制が不貫通のため。

伏見口駅の構内には亜炭の坑口があった。

18 「名鉄車両一覧」の誤り

「名鉄車両一覧」は良い資料であるが、特に戦前、戦後すぐのものは、電車を良く知らない人が作ったのと情報が不十分だったため、部品・機器の形式など誤りが多いので、簡単に信用しないことである。ただ、原本は歴史的価値があるので、直さない方が良くと思う。

モ3100形はHL改造前をGE-MOとあるが、GE-M型が正当、ダイナモーターのYE10は正しかった。

デキ600形の空制を昭和19年版では東芝製とのみ記しているが、23年版からはAMJと記されるようになった。

19 グローブベンチレーター

戦前は倉庫などにグローブベンチレーターが見受けられたが、戦後になると国鉄のモハ63形、モ

ハ101形に採用され、広まった。

名鉄のデキ400形にもあったが、明治～大正の官設鉄道の優等車にも用いられた。明治45～大正8年の3軸ボギー20mのオロネ、オロネフ等の優等車は寝台のため丸屋根とし、小型のグローブベンチレーターが使われた。

昭和になると、全てマニ19700形等に改造（下図参照）され、東海道の急行荷物列車にマニ32形やカニ37形（14 t 積）と共にC53に牽かれて走った。この急行荷物列車は、戦中、特に重くなり、C53でも定時が苦しかった。

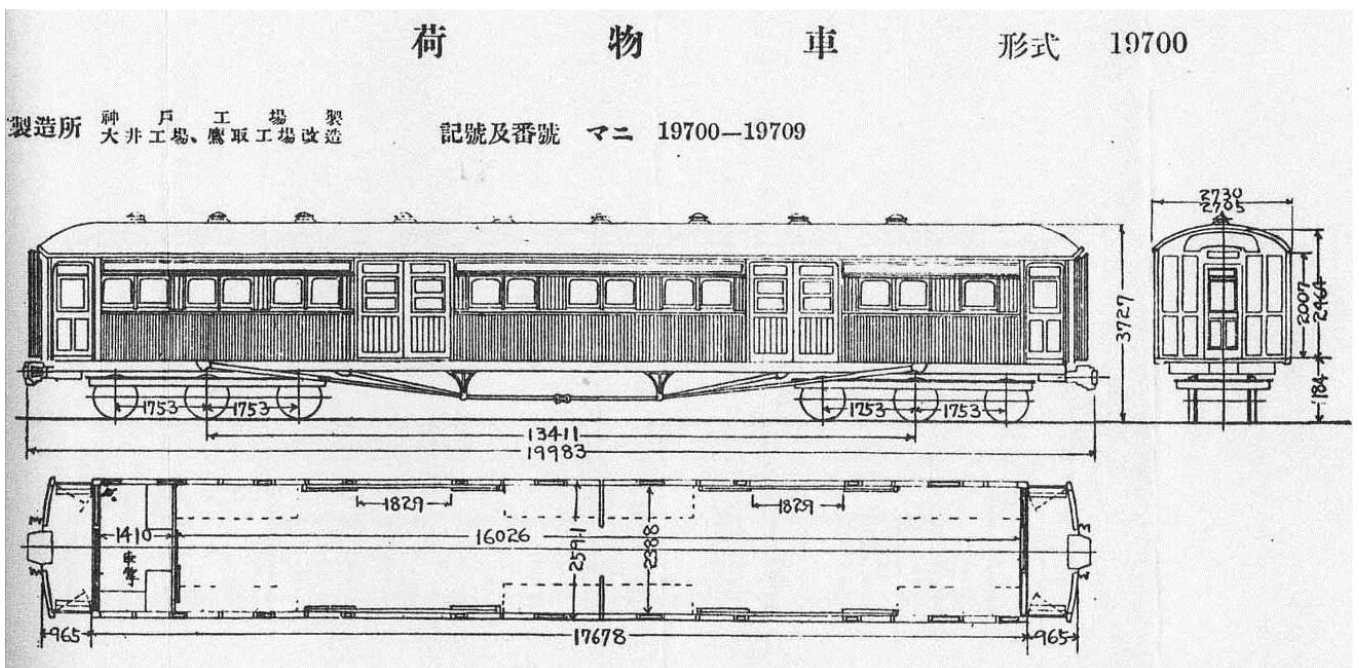
荷物車は木造のスニ、マニと鋼製にマニ、カニの混結であった。

20 大同製鋼の機関車はバッテリーだった

郷土出版社の『知多半島の名鉄90年』の私の記事で、大同製鋼の入換機関車をSLとしているが、完全な間違いで、実際は昭和10年代よりバッテリー機関車で、終戦まで丈夫で活躍していた。

大同製鋼の工員は名鉄の大同前から通勤し、丸産列車も大同前に停車したが、昭和19年頃、大同製鋼私有の木造ボギー車1両を造り、常滑線に増結する計画があった。鋼材は大同製鋼が手配するとしたものであったが、未成に終わった。

日本車両にこの客車の図面も残っていたが、名鉄のク2080形に似た形であった。



21 千頭森林鉄道のGL, DLについて

平成19年、私が書いた『大井川鐵道井川線』（ネコ・パブリッシング）発行時にも不明な点が多かったが、10年近く経った今も不明な点が多い。

千頭－沢間の開通を昭和10年とする中電の資料は誤りで、昭和8年が正しい。沢間－大間は昭和7年であることが分かった。

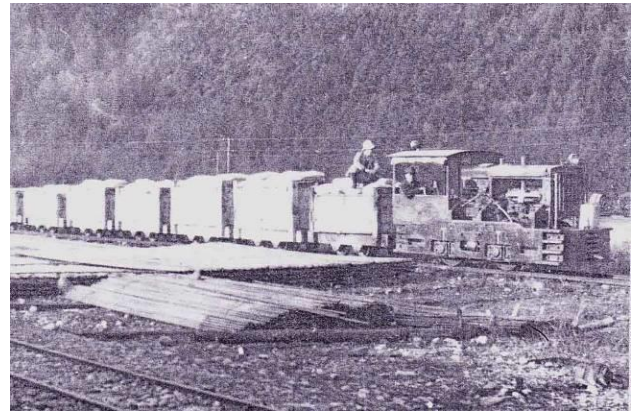
<第1世代> 千頭ダム用GL 昭和7～12

所有者は富士電力と間組で、両数や製造年は不明である。

- ・プリムス GL 4.5t 「天龍」「寸又」「？」の3両 エンジンがブダ50HP
- ・ミルオーキ GL 「天城」「赤石」「朝日」「？」の4両
- ・加藤 GL 「田代」1両（プリムスのコピー）
- ・フォード モーターカー

<第2世代> 帝室林野庁・千頭森林鉄道 昭和13～27

昭和13年より加藤製GLを数両増備、富士電力時代のGLは行方不明となった。固有な名はなく、



▲ 千頭駅の加藤5トン（エンジンはブダ、昭和10年）

1～6？の番号になる。この間の機種、両数、トン数は不明である。他に電力会社のGL 2両あり、のちに中電のNGB→NDB 1・2となった。Nは狭軌のNである。

昭和15～25年の間は、木炭ガス化され、テンダー付になった。

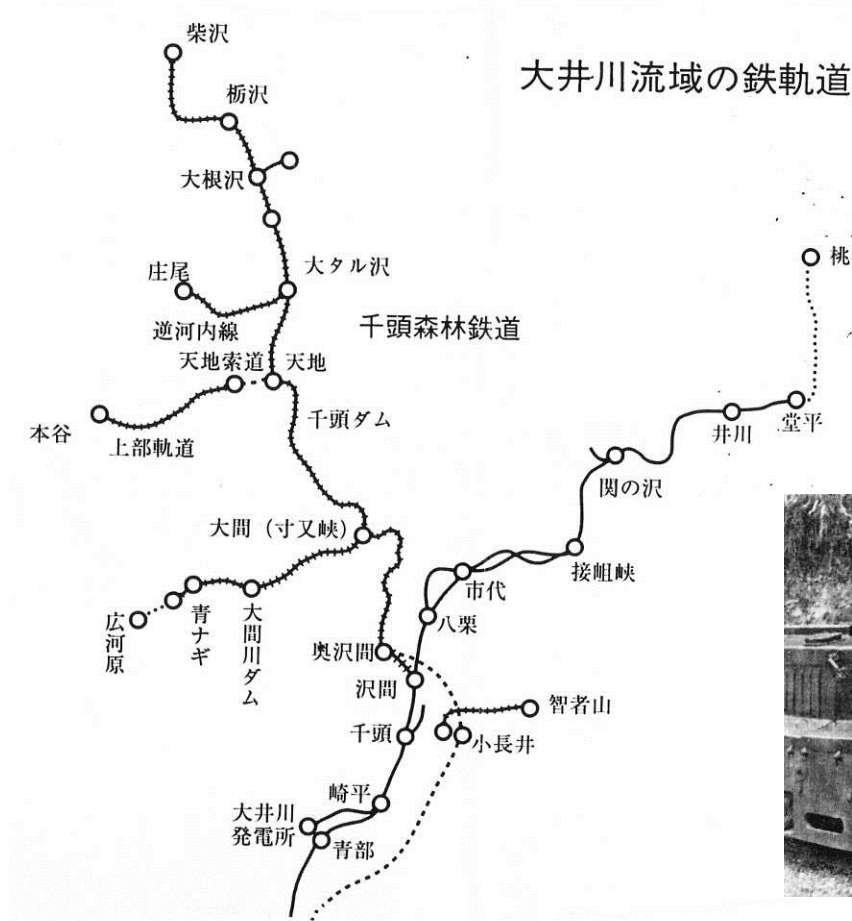
路線は昭和20年頃、柴沢（標高1,000m）まで延び、最長となった。

<第3世代> 運材最盛期～廃止へ 昭和28～43

・戦後しばらくは、空襲被災都市の復興のため木材需要で、運材列車の最盛期であった。

・DLは安全上、全てボンネット側を山上側とした。

・昭和25～30年頃、DB 1～14を国産ディーゼルエンジンを採用し、新造、導入する。酒井製作所、加藤製作所（品川）、協三工業で製作。



▲ プリムス「天龍」



▲ 横沢の鉄橋を走るミルオーキの資材運搬列車

- ・林鉄の酒井製5tを標準化、キャブのガラスを下に伸ばし（下写真→参照）、Hゴム化する。色はGL時代の黒から塗り分けとする。GL（1～8？）を全廃。作業所用ボギー客車等も増備。
- ・昭和30年頃、林鉄用空気ブレーキを運材車など全車に取り付ける。
- ・中電はNDBディーゼル機2両で運転。千頭一沢間では1067mm期間にNo.1～7（→DB1～7）と併用した。
- ・昭和43年、林鉄廃止。森林の乱伐とトラック化が原因。DLは廃車となり、一部客車と共に保存展示しており、現在も各所で展示している。

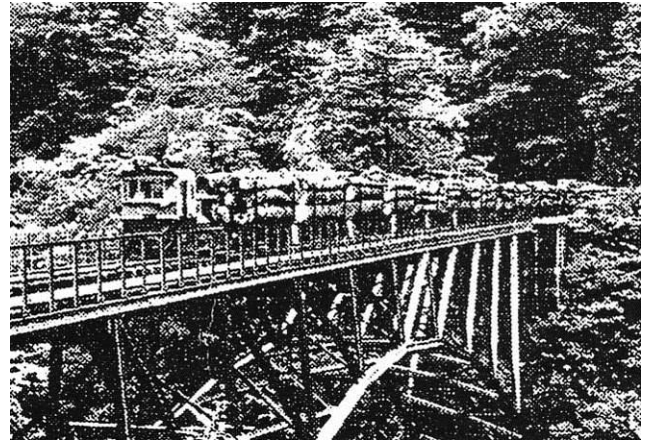
＜プリムスの保存＞

大正10年頃よりアメリカで量産されたプリムスのGLはアメリカ各地で保存されているが、日本では岡谷市にキャブ改造のものが保存されている。

プリムスGLの基本設計は、100年のちの現在の井川線のDB9と大差なく、名設計を象徴しているといえよう。



▲ 岡谷市諏訪湖畔に保存のプリムス（藤井知人撮影）



▲ 飛竜峡を行く協三製DLの牽く運材列車（昭和30年代）

22 片岡仁左衛門丈の思い出

昭和45年、私が大井川鐵道でB6（2109）を動かすと、鉄道ファンでもある仁左衛門丈（明36一平6・13代）が奥様と共に大井川へ来られた。その時、丈のためにB6を特別に運転した。丈のB6への思い入れは強かったが、奥様もB6にすり寄って、「懐かしい」を連発された。

御夫妻とも京都でB6に接したとのこと。丈とB6は、ほぼ同世代。20歳前後の大正末期はB6が逢坂山の貨物列車の補機に従事した頃であろうか。

今年（平成26）年、息子さん（片岡孝夫→15代仁左衛門）が70歳になるとのことで、丈のことを強く思い出される。丈は私より25歳上、大井川に来られた時は、67歳。大井川のB6を本当に喜んで頂いた丈の感動ぶりに、私も感動した。

私はC53への愛着が強いが、丈はB6に対して愛着を持たれたようで、これだけB6に惚れ込んだ人は幸せだと思った。

この一口メモは、年初から6月末までに寄せられたものをまとめたもので、同じテーマのものは極力まとめるようにしました。過去のもメモと重複するものもあろうかと思いますが、新しい知見もあるので、そのまま掲載しています。なるべく読みやすいように筆者の了解を得て、最低限の書き直しや（ ）内への書き加えを行うと共に、編集者所有の資料、写真等を参考のために挿入しています。 編集者：藤井 建

NRA NEWS No.18 2014. 10. 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