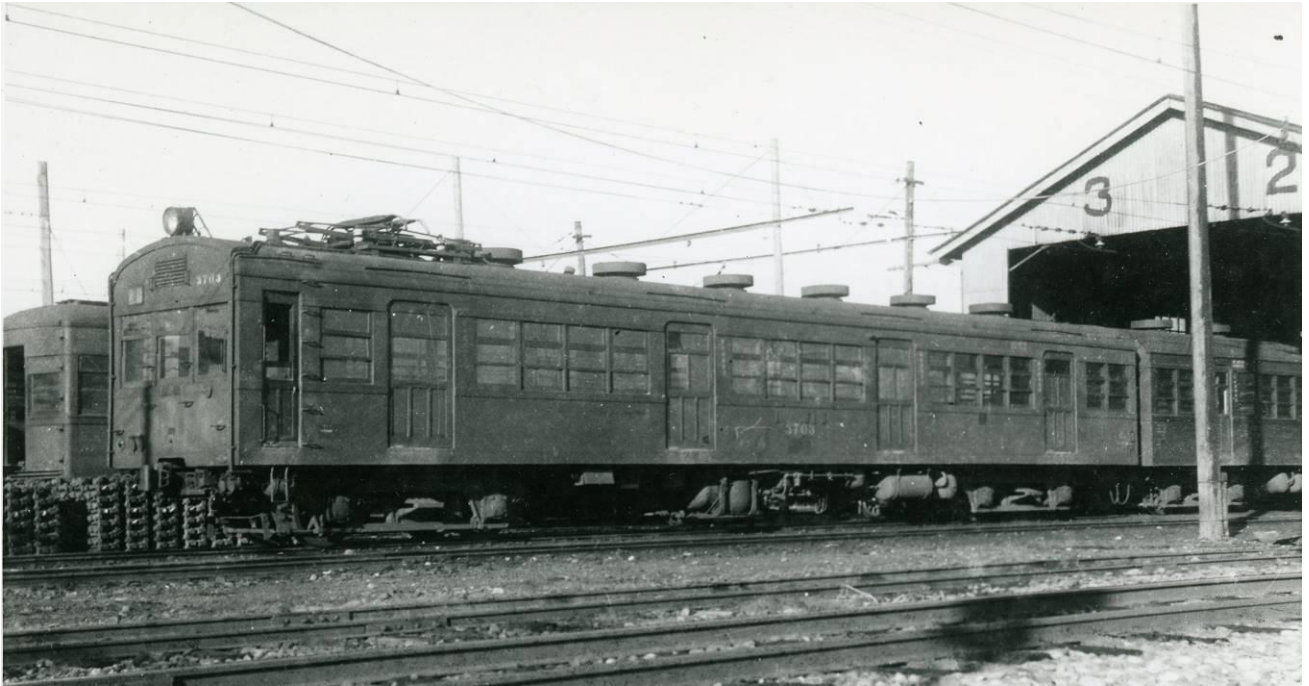


NRA NEWS No.20



上の写真は、故倉知満孝氏から寄贈頂いたネガの中から見つけたもので、羽後交通雄勝線（旧雄勝鉄道）の混合列車を写したもので、真ん中の客車はハフ13である。撮影年月は昭和40年前後である。今年創立50周年を迎えた明治村の汽車に使われている3両のうちの1両で、明治45年に新宮鉄道で製作され、鉄道省（国有化）を経て雄勝鉄道に移ったものである。昭和48年に明治村に寄贈された。写真の貨車の辺りにある星のようなものは、ネガの汚れで、いわゆるビネガーシンδροームに犯され始めている。これはまだ良い方で、ねじれを生じたものも多く、現在、鋭意デジタル化進めている。（12頁の記事参照）

名鉄のロクサンと供出車	2	11 松葉車輪	9
特集：白井 昭の一口メモ		12 伊吹山とD52の思い出	9
1 新入会の福島忠夫氏紹介	6	13 バネの話	9
3 名鉄の手動パンタ	6	14 天井の高さと電灯の明るさ	9
4 省電モハ1の飯田線集合	7	15 築港線の米軍冷蔵車	10
5 名鉄、飯田線の自動ドア化	7	16 東海のB6	10
6 弟の手紙	7	17 美合駅の貨物列車	11
7 WH製パンタ改造の思い出	8	18 貨物列車のドラマ2題	11
8 名鉄3400の天井灯	8	19 名鉄森上支線の5500形	11
9 パノラマカーの栓抜き	9	20 昭和22年頃の名鉄時刻表	11
10 ゼEE	9	事務連絡	12



名鉄のロクサンと供出車

白井 昭・藤井 建

はじめに

名鉄のロクサンことモハ63形（→モ3700形：初代）は、戦後すぐの極短期間使われたのみだが、緑色の電車の中で唯一茶色の2連で走っていた姿は思い出に残り、その功績も大であった。

モハ63形、クハ85形^{※1}の計画

昭和21年、国は車輛不足に困窮する大手私鉄の新車はなるべく63形、クハ85形にするよう求め、名鉄、東武、小田急（当時は東急）、南海（当時は近鉄）、山陽がこれに従った^{※2}。一方、これらを導入した各社は、自社の中古電車を地方私鉄へ供出（譲渡）するように要求された。

名鉄は当初、モハ63+クハ85のMT20編成40両を購入するとしたが、まもなく10編成20両に変更し、実際20両を購入した。

この頃（ロクサンの入線前）既に西部線（金山橋～岐阜）の昇圧工事が始まっており、東京の電車並みに遅くて特急には使えず、20m級の大型車とあって豊橋線（東部線）以外に入れないロクサンは名鉄には合わない電車だった。

▲モ3703+ク2703 鳴海工場 昭和23年4月 NRA蔵

代替電車の供出は、文書上「モハ63、クハ85導入に伴う供出」となっていて、結局600Vの中古車13両の供出が行われた。

※1 本ニュースNo.7のp9「12 モハ63の名鉄入りと売却」及びp10「16 初代省電クハ86とは」では、「クハ86」とあるが、これは、今回記載のクハ85形が正しい。

クハ85形という、いわゆる湘南型80系電車の付随車（サハ85、サハ87、サロ85）に運転台を取り付け、制御車化したものを思いつくが、戦時中、旧形国電クハ47、クハ58などの2扉車を4扉化したものにクハ85と付けられた。4扉車モハ63に対応する制御車の形式としても採用されたのであろうか。戦後、80系に85を使用するため（サロ85）、クハ79に改称、編入された。なお、「制御車代用車、付随車代用車に関する特別措置」によれば、モハ63形のうち非電装の制御車代用、付随車代用には、^クモハ63、^サモハ63の形式を付けられた。

※2 西武、京阪神は辞退したという。

ロクサンの初入線

実際にロクサンが鳴海工場に着いたのは、昭和21年12月の3編成が最初で、車号は全部モハ63だった^{※3}が、艤装はきちんとMTcに揃っていた。

車号をモ3701～、ク2701～に改め、車外の英文も付けて試運転後^{※4}、金山橋～豊橋間の急行に使用された。最も驚いたのは、積み残し（乗り残し）客を減らしたことで、新聞も大ニュースとして写真入りで報じている。

当時の名鉄電車は窓ガラスなし（全板張り）で、

車外乗車も当たり前の状態だったが、ロクサンは肋骨天井、裸電球の戦時型ではあったが、ガラス入り、ドアが閉まって、車外乗車なし。本宿の連続勾配も昇りきり、その威力を示した。

昭和22年4月には最後の4編成が入って、モ3710+ク2710までの10編成が揃った。

車体メーカーは、地元日車のほかに汽車、川崎で、モーターは三菱のMT40と川崎のMT30（メタル）、MGはTDK（東洋電機）306と東芝2KWが混在したが、パンタは全てPS13であった。

空制は名鉄初めてのA弁で色々と困り、私はその取り扱い教育に苦労したが、「AMAの先生」といわれた。今もA弁のピストン、滑弁を保存している。そのA弁はパノラマのHSCブレーキまでつかわれた。

超満員で走ったせいであろう、間もなく一部の3700形は、車体中央が「くの字」に垂下し、修理、補強を余儀なくされた。ほかにも戸閉め機の漏気にも苦しんだ。

※3 吉川文夫「私鉄のロクサン形電車」（『鉄道ジャーナル』No.166・1980年12月）による。

電動車		制御車	
モハ63形	モ3700形	クモハ63形	ク2700形
63194	3701	63047	2701
63086	3702	63049	2702
63090	3703	63051	2703
63129	3704	63272	2704
63131	3705	63274	2705
63133	3706	63276	2706
63135	3707	63078	2707
63137	3708	63080	2708
63139	3709	63082	2709
63141	3710	63084	2710

※クモハ63形は、現在のような制御電動車ではなく、制御車代用ということで付けられた形式である。

※4 No.7のp9「12 モハ63の名鉄入りと売却」では、昭和22年1月中旬に金山橋-豊橋間で、1月21日に豊橋-伊奈-小坂井-豊川で試運転をしたとある。

ロクサンの功績

当時、東海道線は米軍（進駐軍専用列車）の天下で、石炭不足で列車本数は減少しており、沿線の乗客は買い出しやヤミ屋などで名鉄へ集中、混

乱状態だった。しかし、ロクサンが入ると、乗り残し客は急減、威力を見せつけた。私も豊橋～金山橋の往復には専らロクサンに乗った。

ロクサンの三日天下

昭和23年春から運輸省規格形電車のモ3800系74両の新造が始まり、この年の5月には東西直通が可能となり、ロクサンも栄生まで延長されるが、モ3800系が豊橋-岐阜間特急の主役になると、ロクサンは二線級ということで、邪魔物視され、すぐに売却計画が進められた。関東私鉄各社ではぜひこれが欲しい所が多く、売り手市場となり、昭和24年までに全車が小田急、東武へ譲渡された。

表1 小田急へ譲渡されたモ3700系

	名鉄	小田急	秩父鉄道
電 動 車	モ3704	デハ1811 → デハ1808	デハ808
	3705	1812 → 1809	809
	3706	1813 → 1810	810
制 御 車	ク2704	クハ1861 → デハ1858	クハ858
	2705	1862 → 1859	859
	2706	1863 → 1860	860

表2 東武へ譲渡されたモ3700系

	名鉄	東武
電 動 車	モ3701	モハ6320 → 事故復旧 → クハ320
	3707	6321 → 7321
	3708	6322 → 7322
	3709	6323 → 7323
	3710	6324 → 7324
	3702	6325 → 7325
	3703	6326 → 7326
制 御 車	ク2701	クハ320 → モハ6320 → モハ7320
	2707	321
	2708	322
	2709	323
	2710	324
	2702	325
2703	326	

※ 表1・表2とも吉川文夫「私鉄のロクサン形電車」（『鉄道ジャーナル』No.166・1980年12月）などから作成



▲ 小田急デハ1803+クハ1803 撮影：井上大令
(1957年7月)

小田急 橋本氏の思い出

昭和23年夏、ロクサンを買うために小田急車両課の橋本哲次氏が名鉄鳴海工場に私を訪ねて来られた。小田急の希望するロクサン3本の選定はすぐ終わり、酒席になると、氏がレールファンであることがわかり意気投合した。市電の赤電（終電）に乗り遅れ川名の私宅へ泊まることになった。

氏は、小田急の1600形のABFより名鉄3350のPMの先進製に驚く一方、同車の正面幌枠が黒ではなく緑であることに感心するほどのファンであった。

モ3704～06のMT三編成の契約は進み、年内に小田急へ向け発送された。

名鉄と小田急の交流は、当時から盛んで、その後ABFからカムへの移行、パノラマ（前面展望車）特急の採用など似た点もあった。

主役は3800形に

モ3800系（モ3800形・ク2800形）は、昭和24年5月の新製時には天井灯も裸電球で走ったが、窓ガラス、自動扉は整備された。

豊橋～岐阜直通時には特急の3連化を夢見たが、モ800系の故障続発で、2連がやっとであった。しかし、状況は急速に好転し、昭和24年中には4両編成化ができ、昭和30年頃には古レールを使った中間駅の4両ホーム化まで進められた。また、24年以後、150馬力車の弱界磁が復活し、95キロ運転が行われるようになった。

名鉄の供出電車

昭和21年の名鉄のロクサン（モハ63、クハ85）新造割り当ての当初から名鉄の中古電車の供出は



▲ モ3826+ク2826 撮影：井上大令(1958年3月)

決まっていた、本省、中小私鉄との交渉は、この時点から始まっていた。

各社や本省との交渉、連絡は速達書留（6円余）、ウナ電（至急電報）、鉄電（鉄道電報）で行われ、各社は供出電車を一日千秋の思いで待つと伝えている。

貨物の多い私鉄は、鉄電を用いた。電報は、「キョウシュツシャノケン」から始まっていた。手紙は「陳ぶれば拙者云々」の候文も見られ、懐かしい。紙不足のため、運輸省は「運輸通信省」、熊本電鉄は「菊池鉄道」といった昔の名前の用紙を使った例もあった。

秋保電鉄は電車入手のため、炭俵を贈ってきた。それだけ各社とも電車が欲しかったのであろう。電車だけでなく部品の希望も多く、モーター、制御器、ポールなどをワ（有蓋）車で発送している。日通西枇杷島支店等の扱いで、新川工場で積み込んだ。

モ100形、モ450形などは甲種車両で、一宮経由で発送され、モ45形は、車体はチキに、台車はト（無蓋）車に積み込み、新川工場～一宮～全国へと送られた。

・希望車種

地方では市電（路面電車）の希望が最多で、次にEL（電気機関車）、電動車と続き、T車（付随車）は希望がなく、名鉄提案のサ21、22は東名港で長く使う結果となった。

ELは名鉄内で色々検討したが、社内でも両数不足であり、市電（軌道線車両）は本省から頼まれたが断っている。

岐阜市内線の欠番である6、7は昭和18年頃仙台市電に売ったもの(仙台市電65・66→秋保)で、ほかに満州にも多く送っている。

岐阜、岡崎とも空襲がひどく、車両不足で、特に岡崎は「名古屋市電からのN電でやっと動いている」と、断った。

しかし、戦災電車は名古屋造船で次々と復旧し、その後は570形ボギー車を新造、クロスシートの納涼電車(45、46)が運転されるなど、市内電車も復旧していった。

供出車は21年から交渉があったものの実際の契約はロクサンが全車入線した22年4月以降となり、発送は22年末までが多く、23年になったものもある。

契約前には多くの方が供出車を見に来ており、空襲で宿が不足しているなか、名鉄はその宿の手配もしている。

その後は到着の喜びとお礼、試乗会の賑わいなどが伝えられ、当時の供出電車が如何に貴重だったかを教えてくれる。

当時の名鉄本社の所在地は中村区笹島町1-1、

新川工場長は山田伯秀(のち河合義宗)だった。

当時、会社では供出のため昇圧後の電車、ELの配分を試算している。

電車27両を残る600V区間に配分する(21年)

	現在	計画
大曾根線電化	10	14
尾西線	8	11
渥美線	5	7
瀬戸線	14	17
揖斐線	21	23
岡崎市内線	16	16
計	74	88

EL26両中24両を貨物輸送用に、2両を電車牽引用とする。当時サハ代用のM(電動車)が多く、3400も1本がサハになっていた。豊橋線、三河線にEL牽引の旅客列車があったというが、私は実見していない。

以上の結果、供出電車18両を決めた。モ41(→モ85)も供出予定から安城支線に残り、実現は15両ほどであった。EL、市電(軌道線車両)の供出はなかった。

表1 名鉄の供出車一覧表

名鉄 供出車輛		譲渡先 会社名	譲渡先 形式番号	譲渡年月 ^{※3}	その他
形式番号	旧所属				
デ1・4	竹鼻	野上電鉄	デハ14・15	昭和23年3月	
モ451	各務原	山形交通	モ106	昭和22年9月	ポール等：ト23507積み
デ2・3	竹鼻	熊本電鉄	モハ11・12	昭和22年11月	
モ45・46	東美		モハ15・16	昭和23年12月	新川工場で整備 黄色と茶色に塗色 当初モ41も予定されたが中止された
モ101	尾西		モハ41	昭和22年11月	車体：チキ、台車：ト20000
モ102	尾西	山陰中央	デハ6 ^{※1}	昭和22年10月	22年10月 甲種発送 米子着 部品：ト24642積 22年11月
モ103	尾西		デハ6 ^{※2}		
モ455	各務原	蒲原鉄道	デ101	昭和22年12月	甲種 22年9月 DK30モーター、Bパンタ：ト20701積み 22年12月
モ458	各務原	尾道鉄道	デキ45	昭和22年1月	DK36(90馬力)モーター4台： ワ7666積み 22年2月発送
デ5・7	竹鼻	松本電鉄	デハ14・15	昭和23年7月	車体：チキ 台車：ト20000

※1 旧広瀬鉄道 ※2 旧伯陽電鉄線(法勝寺電鉄線)

※3 本ニュースNo.7「14 供出車」の日付を記載(p9)

・昭和22年度供出車

昭和22年度の供出車は前頁表1の松本電鉄の2両を除く12両であった。このほか、部品のみ譲渡や途中で契約中止になったもの、23年度の契約などもあり、それ等を記しておこう。

秋保電鉄 49kw・GEモーター、GE製B18、B54C制御器 22年10月

土佐交通 番号不明 22年12月中止

北陸鉄道 部品のみ DK36形90馬力モーター6台、空制(EJ7)ほか名鉄ト318 西金沢着 23年8月

山陰中央 22年7月契約、EL希望であったが、モ102、103となった。

富山地铁 22年7月、モ106～08 22年末中止
尾道鉄道 モ450形2両→1両(458)に変更

あとがき

本稿は、白井会員から9項目ほどにわたって寄せられたロクサンに関する一口メモから重複事項などを編集者が整理したものである。

なお、ロクサン及び供出車に関しては、既に本ニュースNo.7にも掲載しているところであるが、今回その訂正も含めてまとめ直しているので、ご承知いただきたい。また、No.7についても改めてお読みいただき、記述間違い等があれば、ご教示願えれば幸いである。

特集：白井昭の一口メモ

1 新入会の福島忠夫氏紹介

福島忠夫氏は、昭和18年頃から岐阜市電、揖斐線の生き証人で、詳しく、科学的に知る人である。

昭和19年に陸軍幼年学校入学、26年頃、岐阜市電の運転士となり、のちには名鉄運輸の常務を務めた。高齢のため活動は無理と思うが、それ以上に貴重な人材である。私は同氏の一生を通じ、友人である。

2 美濃電市内線車両の全容

福島忠夫氏作成の市内線車両の変遷を紹介する。

	旧所属先			計	
	美濃電	岐北	長良		
美濃電在籍車	52	6	4	62	
内 売却車数	15	2	4	21	
車種別	G車	5	2	4	11
	S車	10	—	—	10
差引 昭和19年在籍	37	4	—	41	

※ 諸説ありますが、昭和19年の車両表(S車2両が残る)には、このとおりではないかと思えます。しかし、昭和19年末には起線へ行く岐北車をやりくりし、DK車統一がなされたと思えます。

売却先別両数		内訳 ※	
		G車	S車
駿遠電気(大正初め)	5	—	5
新京市電(昭14年頃)	10	7	3
岡山電軌(大13年頃)	4	4	—
仙台市電(昭18年頃)	2	—	2
計	21	11	10

上記のG車はゼネラル・エレクトリック(GE)、S車はシーメンス(SS)の略で、GE、SSを売って、DK(EE)に統一していったことがわかります。(白井)

3 名鉄の手動パンタ

TDK(東洋電機)のB形パンタは、手動式の簡易パンタで、発売は古い为名鉄では戦中よりポールの変更として使った。

昭和20年での使用車は、デキ1、デキ30、デキ50、大曾根線のモ70、モ40(→モ85)、デワ1000などで、瀬戸線のデワ1・2は戦後にB形パンタ化された。デキ850はB形パンタではなく、本式のC5形パンタを使っていた。

モ770は昭和18年の新造時、前後ポールの中にC

5形パンタを付け、竹鼻線に入線した。豊川線のモ70形はポールだった。

B形パンタは本当にヒョロヒョロだったが、どこかに現存しているのだろうか？

逆に小さいモ70形に巨大なWHのパンタを付けた旧西尾線の電車は「走るパンタ」と呼ばれ、名物だった。

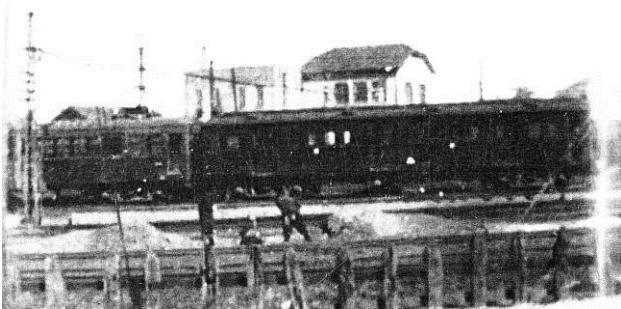
話は変わるが、アメリカのエレクトロライナーは、ポールで時速140キロを出しているのには驚く。

4 省電モハ1の飯田線集合

大戦末期、省電モハ1は、中央線に朝夕用として4連数本が残っていたが、昭和18年の飯田線国有化でモハ1057などが名ママ（松島運輸区）へ移動。同じ頃元鶴見臨港鉄道の311～319（元モハ1）も名ママへ。三信鉄道のデ301～305（モハ1の綱体化）、デ306～308（木造）は中部天竜（名チウ？）から名ママへ。多くのモハ1が名ママへ集合した。一部はクハ化され、4両編成で活躍したが、CS1系へ統一のため、昭和28年頃から転出、廃車されるようになり、綱製の三信デ301形はCS1のクハ化されたが、木造モハは姿を消した。今考えると、なかなか貴重な時代だった。

GEのM自動制御だった名鉄モ3100（←三河鉄道デ401←省モユニ2005）も戦後にHL化されたので、M自動制御のまま走った最後は、大井川鉄道のモハ301（←三信307）、302（←三信308）で、昭和45年頃までであった。このモハ301が、今、リニア鉄道館で見られるモハ1形電車である。

モハ1と同系（GE・M自動、AMJブレーキ）のモニ3、モヤ4も大戦を境に姿を消した。



▲ 昭和21年頃、豊橋機関区で写した三信デ301(左) +デ306(木造、のちにクハ化)。デ301はM車で、パンタは外したが巨大なM自動制御器はそのまま走っていた。

5 名鉄、飯田線の自動ドア化

・名鉄の自動ドア化

昭和24年時点で、名鉄本線系の自動ドアはモ3800形が主力であったが、大半は手動扉であった。

手動扉の車はモ1060形、ク2040形などの木造車、モ3200形、モ3600形などの鋼製車であった。そしてこの頃から急速に自動ドア化を進めた。

ドアエンジンはモ3800形が差動式TK4に対し、HL車はNTG（日鉄自動車）のエンジンが大量投入され、鳴海工場で設置工事が進められた。

この当時は、2両編成（MT）が大半であったが、昭和26年頃から3～4両編成が増え、自動ドアが威力を示すようになった。

・飯田線の自動ドア化

戦前・戦中の豊川鉄道、伊那電鉄等は全車手動扉で、豊橋駅で名鉄モ3400形の自動ドアに驚く状況だった。

昭和18年に国有化しても入って来た省電は、モハ10、モハ34、サハ19などで自動ドアは少数派だったが、戦後、省電の大量導入により、昭和30年までに社形の電車は広島、大井川に行き、全車自動ドアになった。この間、入線した名ママのモハ93（旧富士身延鉄道）もHLからCS系に大改造した後、大井川等へ行き、飯田線から姿を消した。

弟（白井良和）の撮った写真は、自動ドア化後の昭和33年頃以降のもののため、手動扉時代の写真は残されていない。

6 弟の手紙

亡くなった私の弟、白井良和からのハガキ（5円）が多く残っているが、今回はその一例を示す。彼が写真を量産するのは、教師に就職した昭和33年頃からで、戦後すぐの写真はないが、それまで葉書で私に報告を続けていた。

下は、昭和27年3月25日付けのハガキである。この頃、私は御器所の家から栄生の名鉄教習所へ。弟は豊橋の高2で、轍美会に入っていた。

当時の東海道線はC59、C62が主力だが、3月25日の下り進駐軍列車にD52405、723レにD5257（浜）とあり、未だに客車列車にD52が入っていた（上から7～8行目）。

ナニ16513、オニ16531などは東海道線最後の木造車である（上から8行目）。

豊橋駅付近の電化工事（二つ目の★）と三谷付近のトンネル工事やルート変更（6つ目の★）が載っている。

これとは別の昭和28年7月22日のハガキには電化後も大垣－豊橋間の快速はC11で、電気機関車が不足とある。

同じ便には、省電モハ1035→三信デ308→大井川モハ301とあり、現在、リニア鉄道館に保存されているモハ1の動きが書かれている。

昭和27年3月25日付けのハガキに戻ると、特別トピックニュースの最初（一つ目の★）に、伊藤礼太郎氏の豊橋機関区着任がある。彼は私と名工大の同期で、名古屋地区の国電のリーダーとなった人である。ただし、弟は技術的なことは分らず、素人並の色、形、番号のみに興味を持ち、伊藤君

18日ハガキの詩句で「お前さん、20日に本で「さ」との事ですが「丁度」に「来て下せ」ね。『豊橋だより』No.9 (3-18)~(3-25)

C62174掛 スズ3152 マネ383 マネ408 (3-18より止)

ス=7212 大ハV C5738 掛 C5918 掛 (3-18-125V) 15042 輸出

36+101+81+82(3-20) 320+2+62012+47021(3-20) +%3

32031+79051(3-21) 50070+32032+301(3-21) ED291掛 (3-25)

50026+38097(3-21) 32017+303(3-20) D5257掛 (3-25 723V) 茶

C59176・ナニ16513・オニ16531(3-25) D52405(下り通車用車31)

茨城交通7305(3-25) 2418+本体1806(3/3) ス=3005-B(3-25)

81+37(3-25) 62012+47013(3-25) (A-B=2両あるのか?)

特別トピックニュース、★25日車庫で伊藤礼太郎氏にお会いしました。

★豊橋駅以北電化用架柱建つ。(白色、コンクリート製丸型)

★市電前畑一坂上開通。(3月28日検査完成) 302号出る(3-16)

★新城保線区にコンクリート枕木試用。

★近くスカ線よりモ32型5ト5輛輸入(飯田線のモ50型5輛輸出)

★トカモ電化と共に38系新トンネル開通(420m)18下り線は廃止。

これによって38系御津間は上下線共約0.4km離れる。

★5月より飯田線ダイヤ改正発行人間実施(モ32型による)

★宇庄ダム引込線完成 ED19により試運転(400m)

★カニ211主 外に改造。4301は破損ツカとして残す。

★電機機関車の改造。デキ52掛 → ED291掛(スミ)

デキ50デキ51 → ED281~2。デキ54 → ED301掛

デキ1~6掛 → ED311~6掛 以下デキ20掛等も同様に

改造して行く。阪和線3000型 → ED38型?となる。

★名マワ車(ED13)は毎日1列車(午後5時半)のみ豊橋へ現われます。

★47021は加ス 47022はサイドシート(既報訂正... 始めから)

★色の統一順調に進む。(47021, 301, 32031, まで出ている)

(以下56002, 56003, 77018, 32型X3の順で進行中)

★38097 静トヨハ 38072, 38074 静トヨハ 38099, 380... 近ス

★社名大島へ返送(残存330は 36, 37, 62, 31, 82, 101) (輸入)

★飯田線電車の密着化完成(故障の除非等に迷惑している)

★デキ50 浜松駅入換用。デキ51 飯田線貨物列車用(予備機)

★豊橋市鎮田町にトカモ電化用変電所(18月2日に完成。中の有る)

▲ 弟の手紙(昭和27年3月25日付け)

は頼りなかったと思う。

これらのハガキは、重要な資料であり、私亡き後は、アーカイブスで対処をお願いしたい。

7 WH製パンタ改造の思い出

下の写真に写る名鉄モ1020形は、昭和30年頃に撮ったもので、まだパンタがWH製S514の大形のままであるが、まもなく小形に改造された。大形は架線に引掛かって大破しやすく、離線も多かったので、不評だった。

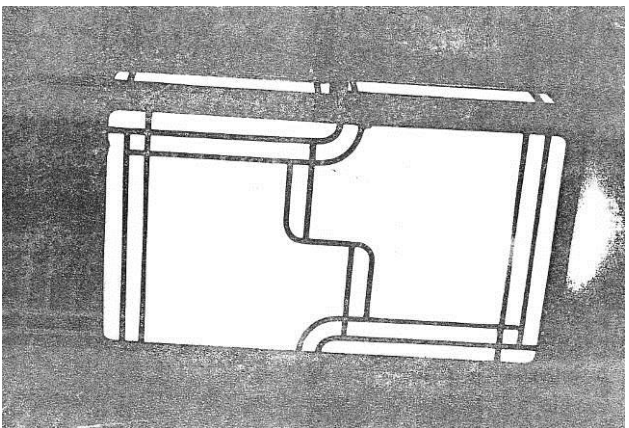
低速時代は良かったが、戦後になってモ910などは高速化すると、問題化し、2~3年で小形に改造された。トロリーベースは共用したので、大量のパンタの改造はスムーズに進んだ。



8 名鉄3400の天井灯

昭和10年頃、各地の豪華客車に凝ったデザインの各種天井灯が使用された。その中で、名鉄モ3400のものは、ゴテゴテせず、スマートなデザインで、枠は金色であった。しかし、昭和30年代にFL(蛍光灯)化され、その美しさは台無しになった。

写真(下)は昭和20年代に点灯中のものを下から写したもので、優雅な感じが良く出ていると思う。



9 パノラマカーの栓抜き

パノラマカーには当初、灰皿と共に栓抜きを設けた。しかし、昭和40年頃からワンカップ酒やブルトップタブ缶の普及によって、栓抜きは不要となっていった。

10 ゼEE

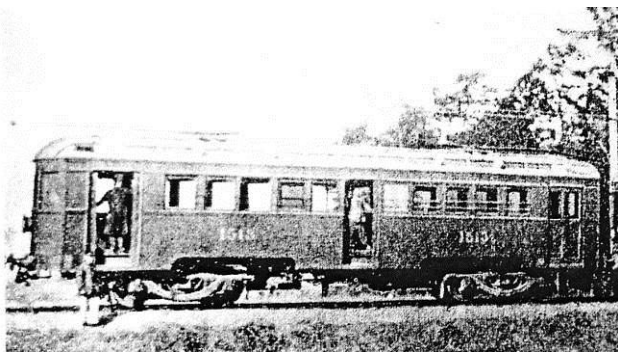
名鉄ではEE（イングリッシュ・エレクトリック）の電製品を多く使っていた。私の若い頃、「ザEE」と言ったら、先輩から「ゼEE」と直された。文書も「ゼ・イングリッシュ」と書いた。

名鉄モ400形（初代）。国鉄のEF50形と同期の説明には「ゼE・E会社」とあった。

主制御器の中の制御円筒をEEは「ポジション・レギュレーター」、WHは「シーケンス・ドラム」と言った。この用語は名鉄内では昭和30年頃まで使われたが、EE制御を持った最後のモ180形も昭和45年頃無くなった。

このTheの発音について、愛知教育大学のアンソニー・ロビンス氏に聞いたところ、「ジとゼの間くらい。カナではゼ・イングリッシュくらいが良い」とのことであった。

ちなみにB6・2100形が造られたスコットランドのDubs（通称ダブス）。のちのノース・ブリテイッシュは「デュプス」くらいの発音とのこと。



▲ EEのカム制御器を用いた旧名鉄1511形→名岐デボ400形→名鉄ク2260形 1923年 岩倉口にて

11 松葉車輪

車輪のスポークの製作が難しかった明治時代、練鉄の帯を折曲げてスポークにした松葉車輪（日本での呼び名）が日欧とも多く使われ、一部は戦後まで残った。

名古屋地方では尾西鉄道の客貨車に使われ、実物は名鉄資料館の門前に残っている。

※ 編者注：舞木検査場構内、明治村の新橋工場横（下写真）にも松葉スポークの車輪が保存されている。



12 伊吹山とD52の思い出

昭和28年頃になると、名古屋のレールファンでカメラを持つ人が現れた。人気のポイントは冬の伊吹山の下を行くD52が牽引する1200トン列車であった。今では見られない迫力だったが、撮影ポイントの田んぼの中は雪が深く、難行だったのが強く思い出に残っている。電化されたのちは、全然面白くなかった。

13 バネの話

新幹線車輛のバネは、豊川の丸上製作所のものが優れているとのこと。同社の小松社長は、豊橋中学（現・時習館高校）で私と同級である。昭和23年、私は名鉄からデキ400などのダイナモーターのクラッチのバネの製作を頼みに行ったが、WH系の技術を再現することは当時の日本では無理で、クラッチ廃止で対処した。

昭和40年代、井川線の客車のバネは、トキ（貨車）転用のため固く、20両ぐらいを柔らかいバネにし、今も使っている。この方は丸上は容易に作ってくれた。

14 天井の高さと電灯の明るさ

明治の小型ボギー客車は、天井が低く、薄暗い石油ランプの光が夜汽車の車内を照らした。

明治末のホハ12000は天井が高くなり、ストーン式電気装置で電灯を点け、ナハ22000、オハ31まで同様であった。

戦前、夜汽車が通ると車内は明るく、沿線の村の家々の10W位の電灯よりも明るく、文明の香りがして、都会を夢見た。これは安井小彌太の夜汽車の画にはっきり示された。

名鉄のモ1060形、モ700形は、天井はナハより低く、電灯は多く、明るかった。モ1060は30cd位の電灯15個を直列に灯したので、明るかった。

私鉄でも客車並みに天井を高くしたのが、名鉄のモ800形などで、戦後、モ5000形からは天井が低くなり、今のモ2000系など再び高くなったが、照明の明るさは関係なくなった。

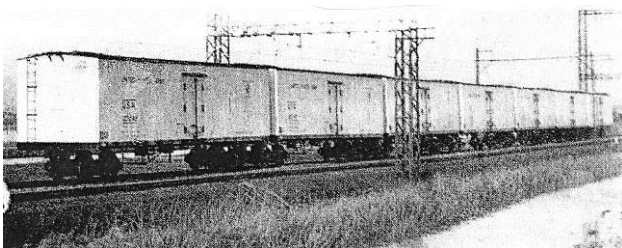
名鉄でパンタの高上げ台があるのは低屋根車（モ6000形、モ3500形）で、高屋根車（モ2000形、新5000形）には高上げ台がない。



▲ 赤松麟作 「夜汽車」 1901年

15 築港線の米軍冷蔵車

朝鮮戦争では、貧しい中国軍に対し、米軍の豊かさは目だった。日本車輛には米軍の冷蔵貨車が発注され、日車～東名港は狭軌の仮台車で送られた。写真は、昭和26年11月に撮ったもので、大江駅西で発送待ちのもの。他に鋼製のワキも送られたが、緑色であった。



16 東海のB6

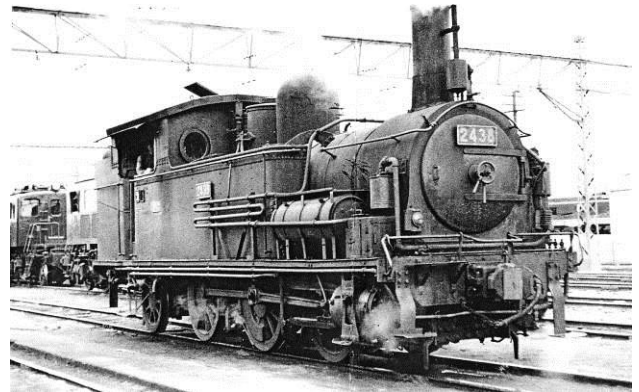
東京地区の入換機はイギリスB6（2100形が多かったのに対し、東海地区はドイツB6（2400形

が主役で、名古屋、大垣、豊橋も皆2400形だった。

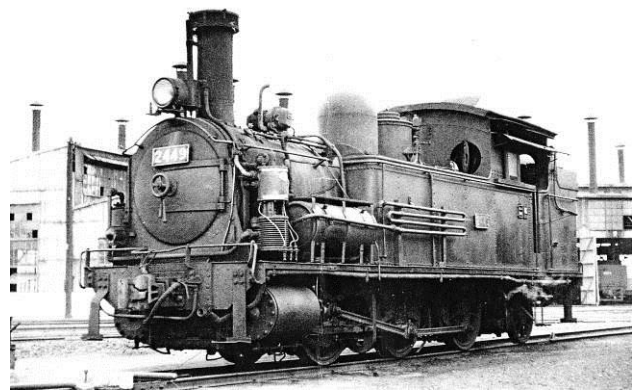
D51が牽いて来た1000トン列車を次々と解体して行く様は見事であった。

昭和30年頃から入換機はC50やC58等に代わっていき、B6の役目は終わった。

大井川の2109（ダブス）は、昭和45年頃から運転を始めたが、平成5年に日本工業大学に移り、今も動態保存されている。



▲ 2438（浜松）昭和29年7月 権田純郎氏撮影



▲ 2449（稲沢）昭和29年11月 権田純郎氏撮影



▲ ダブス2109+クラウス15 千頭 昭和46年 白井撮影
※ 5月27日付の中日新聞で、あおなみ線に蒸気機関車を走らせることに執着する河村市長が、「B6は世界に1両しかない」といったことに対し、

製車が多く、名岐線、常滑線は木造車も多く見られた。

モ250、ナハフ14100形の高山線直通車は終戦近くまで走ったが、戦後はなくなっていた。

金山橋～豊橋は急行で1時間半、新名古屋～岐阜間は急行で51分とある。新名古屋～金山橋間は9分であった。

駅名のうち「大同前」は戦後「大同町」に代わったが、「名和」はまだ「名和村」のままだった。

事務連絡

ビネガーシンドロームについて

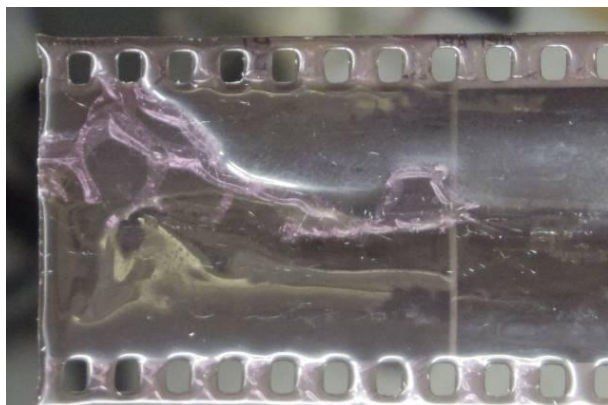
フィルムカメラを愛用し、鉄道写真を撮りためている鉄道ファンにとって、今一番気になるのがビネガーシンドロームではないのでしょうか。

名古屋レール・アーカイブスでは、鉄道資料としてネガでご寄贈を頂くケースもあります。そのネガがビネガーシンドロームに発症していた例がありましたので、ここに紹介するとともに、会員の皆様方にもご注意申し上げたいと思います。

かつて、ネガはブリキ缶などに入れて冷暗所で保存するのがいいといわれたことがありました。しかし、密閉した缶の中では一本が発症すると、中の酢酸濃度が上がり他のフィルムに感染するそうです。今回見つかった症例もそのケースでした。

ネガはカールしてこそしていませんでしたが、収縮やひびが入っていました。こうなる前にぜひデジタル化をされることをお勧めします。

既に会員のメーリングリストにより、倉知さんから頂いたネガについての安藤会員の報告がなさ



▲ビネガーシンドロームに感染されたフィルム

れていますので、ぜひ、そちらの方も併せてご参照くださいますようお願いいたします。



▲発症したネガからプリントした例。名鉄本揖斐駅

◆J・W・ヒギンズ氏からカラーポジ寄贈

4月11日にJ・W・ヒギンズ氏から鉄道書籍・雑誌等と氏撮影のカラーポジのご寄贈を頂き、内山会員が静岡まで引き取りに行ってきました。

◆室会員宅への重複品配送

鉄道雑誌各誌の重複分を富山の室会員宅に保存するため、安藤・内山両会員によって、4月25日に無事届けました。

◆樹林舎発行の『昭和の名古屋』に協力

今夏発刊予定の同書に、伊東会員撮影の写真を中心に提供すると共に場所の特定や時代考証などに協力しました。

◆『鉄道ファン』8月号に収蔵品の記事

このたび所蔵品を整理する段階で見つかった二つの軽便鉄道のボギー客車について考察した藤井理事長の記事が5頁にわたって掲載されています。

◆新入会員

小川良齋氏（岡崎市）が入会されました。

毎月第1・第3土曜日の午前10時からの定活動日に加え、10月から当面、毎月第1日曜日を開所します。（予定）

NRA NEWS No.20 2015. 6. 20

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