

てつ3



鎌倉学園鉄道研究同好会

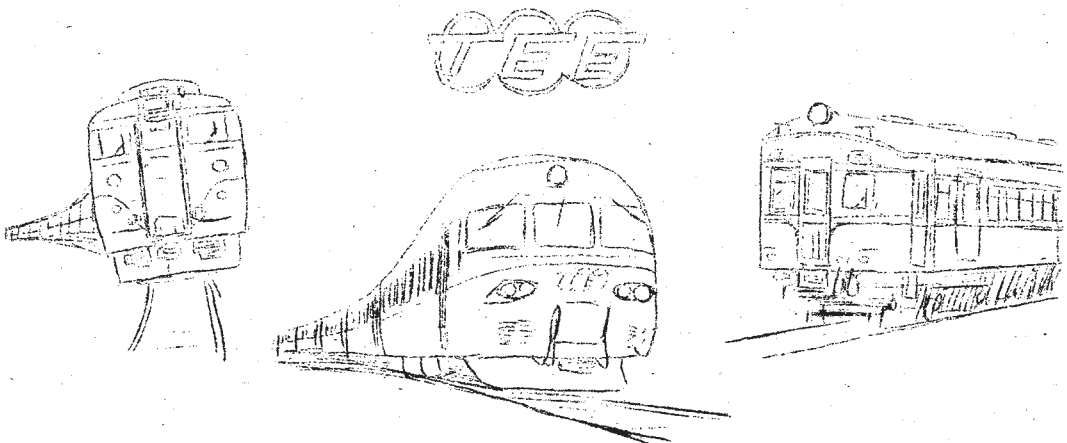


も く じ

- 3号車… 横須賀線ものかたり
- 6号車… 横須賀線電車車両運用表
- 11号車… 『TEE』(^{トランス}Trans ^{ヨーロッパ}Europe ^{エクスプレス}Express)
その歴史と現況
- 15号車… 走れ! 旧型国電
- 19号車… テールランプ

◇資料：協力

- 東京南鉄道管理局大船電車区
- 鉄道ファン
- 鉄道ジャーナル
- 国鉄電車ガイドブック(旧性能編)



(横須賀線の車両)

昭和の初頭、電化されて、従来周辺部だけの運用に限られていた電車が初めて郡市を離れて郊外に出た。その時に新造された電車が「長距離形」と称するモハ32、クハ47、サロ45、サロハ46のクルーネで、この屈クロシート（空々たる大望車）であった。（モハ32のみノ7両、他ロ20両）しか、東京一横須賀12.4kmを結ぶために設計されたこの電車は、あくまでも客列車の運用であった。上記の車両、モハ32を除いて昭和の初頭、電化されて、従来周辺部だけの運用に限られていた電車が初めて郡市を離れて郊外に出た。その時に新造された電車が「長距離形」と称するモハ32、クハ47、サロ45、サロハ46のクルーネで、この屈クロシート（空々たる大望車）であった。（モハ32のみノ7両、他ロ20両）しか、東京一横須賀12.4kmを結ぶために設計されたこの電車は、あくまでも客列車の運用であった。上記の車両、モハ32を除いて

新設した。防動なり、白のなした。色サし、110が入れ、ATと登場。
 の投入。誤りに移線電車な。又は、ストップの地下Aなど。
 線に入。ト系に田ル電には、ストの地。
 力道投で、以後、新飯方のとは、ストの地。
 ス海も色市以、11休、一區と車で造系し、もの。
 に、東に南、それた産は、白地る製ン西改車、場。
 時に、線湘下、し、聖の湖、新の製一453、登。
 了。た。カ、イ、ア、的、近、新、れ、の、リ、は、153、に、か、登、し、た、る。
 手、を、ま、(、ア、格、と、付、て、降、ケ、リ、は、後、台、搭、載、し、至、っ、て、い、る。
 よう、系、は、サ、ア、本、部、山、や、充、て、以、新、サ、は、1000、番、を、に、
 の、川、の、サ、カ、一、岡、強、に、月、た、の、は、1000、ラ、ー、に、
 こ、の、用、つ、を、れ、系、線、成、地、方、4、の、は、1000、ラ、ー、に、
 能、れ、こ、止、を、機、と、光、編、と、40、年、と、口、以、加、用、ク、ー、し、

7A	7B	7C	7D	7E	7F	7G	7H	7I	7J	7K	7L	7M	7N	7O	7P	7Q	7R	7S	7T	7U	7V	7W	7X	7Y	7Z
7A	7B	7C	7D	7E	7F	7G	7H	7I	7J	7K	7L	7M	7N	7O	7P	7Q	7R	7S	7T	7U	7V	7W	7X	7Y	7Z

[illegible]

— 4 班 —

(車両運用のあれこれ)

○編成別運用本数は、こう変わった。

\$43. 7. 27	基本	7両編成	—	12本
	付属	5両	—	19本
	基本	10両	—	8本
9. 13	基本	11両	—	20本
	付属	4両	—	7本
12. 16	基本	11両	—	20本
	付属	4両	—	14本
\$44. 10. 10	基本	11両	—	20本
	付属	4両	—	17本
\$48. 4. 1	基本	11両	—	21本
	付属	4両	—	20本

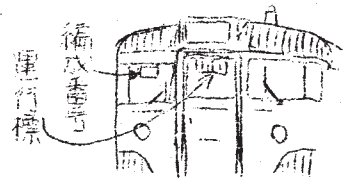
うち2本は、伊東線と共通

○編成番号

各編成には、編成番号がつけられている。この番号は、先頭車の向かって左側のフロントガラスにかかっているフタに書かれている。横須賀線は、上記のように、基本21本、付属20本、他に、伊東線用の7両編成が3本あり、基本はY1~Y21、伊東線はY25~Y27 付属はY31~Y50となっている。

○列車番号

どんな列車にも列車番号があり、これは、時刻表にも載っている。横須賀線は、番号の末尾にSをつけている。横須賀線の列車番号は、運用番号(よりは1を減らす)に始発駅の発時をあらわす数字を冠したもので、例えば、久里浜5時28分発、運用番号03Sの電車は502S 東京駅到着後に折り返し7時00分発 久里浜行になると703S というぐあいである。運用番号は、運行標に記されている。



○冷房車

	電動車	クレーン車	制御車	付随車	総計
冷房車	176両	51	91	22	363両
非冷房	18	0	5	0	
冷房率	92%	100%	95%	100%	94%

48年に、冷房車が投入されて今年は、上記の表のようになっている。夏期は、非冷房は、予備にまわされる傾向にあるが、今年の横須賀線の冷房率は97%だそうだ。

[illegible]

	平久須	模子	鎌倉	大船	大品	東京
210	6:08	6:00S	7:01S	7:33		
	8:57A	7:01S	7:33			
	9:07	3:00S	10:28			
		11:24	10:01S			
	(平久須)	8:33M	16:08	17:10		
	18:34	8:42M		20:03		
	18:52		12:54			
211	7:56	7:55	7:43			
	8:04	8:18S	8:12			
	10:30	9:19S	10:12			
	10:37	10:18S	11:53			
	13:12	12:19S	12:06			
	13:13	12:18S	14:15			
	16:26	14:15S	15:26			
	18:07	15:18S	16:51			
	21:18	21:18S	22:55			
	21:26	23:15S	23:17			
212	4:52	4:22S	6:13			
	7:37	6:23S	6:30			
	8:00	8:22S	9:18			
		10:18	9:23			
		17:13	17:10	16:12S		
	19:27A	13:13S	17:54			
	19:45	21:13S	21:13			
	22:53A		21:26			
212	4:52	4:22S	6:13			
	7:37	6:23S	6:30			
	8:00	8:22S	9:18			
		10:18	9:23			
		16:43	16:25			
	(以下同上)	17:13S	17:54			
213	4:32	4:20S	5:52			
	7:23	6:15S	6:03			
	7:45	7:20S	9:12			
	10:40	9:21S	9:14			
	10:52	10:20S	12:10			
	13:37	12:21S	12:22			
	13:50	13:20S	15:08			
	16:41	15:21S	15:17			
	17:05	17:20S	16:13			
	20:19	18:21S	16:40			
	20:40	20:20S	22:06			
	23:48	22:21S	22:16			
平久須 鎌倉(区)大品東京						
○... 発車(仕業始め)						
△... 到着(仕業終り)						

	平久須	模子	鎌倉	大船	大品	東京
214	7:31	7:16S	9:00			
	10:34	9:17S	9:06			
	15:35	15:15S	17:10			
	18:35	17:17S	17:20			
	18:47	15:16S	20:36			
	22:15	20:17S	20:50			
	22:22	22:16S	23:41			
			22:16S			
215	7:42	6:25S	6:29			
	8:10	8:24S	9:27			
	10:36	9:25S	9:26			
	11:02	11:24S	11:28			
		20:55	20:47			
216	6:43	6:07S	6:00			
	9:43	8:07S	8:15			
	9:54	8:06S	11:19			
	12:52	11:07S	11:36			
	13:04	13:06S	14:14			
	15:43	14:07S	14:26			
	16:08	16:06S	17:23			
	18:25	17:07S	17:37			
		18:06S	19:40			
		18:06S	19:40			
			(休日前日)			
216	(以上同上)	18:06S	17:13			
	19:12	18:40S	17:47			
	19:36	21:41S	21:00			
	22:33	22:40S	23:17			
217	10:06	8:15S	8:16			
	16:03	16:40S	17:40			
	19:12	17:41S	17:47			
	19:26	19:40S	21:00			
	22:33	21:41S	21:17			
		22:40S	23:10			
217	大船区子備					
218	7:24	7:29S	7:00			
	7:34	7:28S	8:54			
	11:15	10:29S	10:03			
	11:23	11:28S	11:47			
			17:46S			
	20:14	18:47S	20:55			
		20:46S	20:55			
平久須 鎌倉(区)大品東京						

〈付属編成〉(平日)

	平塚	久里須通鎌大品東	品川
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			
219			

東京品大船鐘匠須久平	
406	7080 2165 4 9.00 10030 2175 0 9.06 16250 16003 4 17.40 18460 17417 0 17.47 18480 18200 0 20.15 21330 20213 0 20.30 21580 21185 0 22.35 21630 21185 0 23.17 (除<上)
407	8170 5242 4 7.12 9210 7355 1 7.10 8310 5142 0 8.54 10100 10153 0 10.10 16070 15165 0 17.40 18240 17175 0 17.20
408	7410 7125 4 8.45 14520 140125 0 4 0 141530 14015 0 14.40 151280 15025 0 16.25 17480 16015 0 16.41 18550 18005 0 18.57 21110 20018 0 20.11
409	7180 7285 0 8.54 11000 11295 0 10.53 13320 13165 0 14.32 15420 15305 0 14.44 15540 15305 0 17.00 181130 17315 0 17.13 181330 18105 0 18.26 201510 19193 0 19.51
410	6000 6005 4 7.33 6420 7015 0 7.35 81550 80225 0 8.07 4 0
411	7180 7155 0 7.40 8040 8150 0 8.06 101150 5130 0 8.12 16140 16065 0 17.23 18200 17075 0 17.37 81520 1840 0 81500 0 18.16 (休日前日)
412	6110 61405 0 6400 6415 0 6400 6065 4 8.06 8170 8075 0 8.13 161560 16025 0 17.17 18180 18035 0 18.06
413	7120 7405 4 8.27 81380 8015 0 8.36 17060 16263 0 18.09 18230 18275 0 18.15 18420 18025 0 20.00 22040 21025 0 21.00
東京品大船鐘匠須久平	

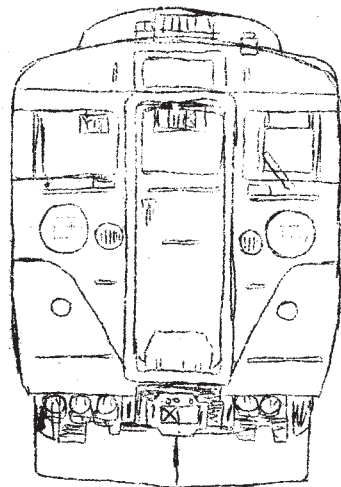
平久須匠鐘匠大品東		品川		東京	
414	61430 31510 32055 10900 11130 11200 11520 12000 12270 12370 13112 13210 13500 13500 14300 14500 15120 1520 15470 17180 17005	6305 7815 3128 410131 5801106 5801101 5801140 5801110 5801216 5801248 5801201 5801232 5801338 5801404 5801424 5801450 5801501 5801511 5801524 5801725 41740	47.42 07.54 07.28 010.131 011.106 011.101 011.40 012.10 012.16 012.48 013.01 013.32 013.38 014.04 014.24 014.50 015.01 015.11 015.24 017.25	17285 19295 20345 22255	019.06 019.20 021.50 022.22
415	5330 7490 8100 10175 15080 17180	5145 6155 7205 9215 14345 16355	06.33 06.47 08.11 08.24 016.10 016.16		
416	7350 8510 171310 19500 20140 22160	7425 8035 17205 18215 19125 21135	08.39 08.51 018.31 018.46 021.13 021.26		
417	7150 9130 9130 11520 12180 141310 14530 181310	6085 8093 8093 10095 12345 12355 14025 17025	08.18 08.24 010.40 010.49 013.18 013.33 015.45 017.30		
418	8160 101280 0 17015 18570 19320 21480	8225 105255 0 16125 17135 19165 20175	09.05 017.47 017.54 020.36 020.50		
平久須匠鐘匠大品東					

(付属) <休日>

	久須	須	通	鎌	大船	大船	品	東
	須	須	子	倉	(B)	船	川	京
402			7:410		7:125			8:45
					10:520	10:135		
403					14:530	14:12		
			14:530		14:255			15:46
			14:530		15:235			15:51
408	10:060	10:845		9:142				
	10:230	35		10:34				
	10:520	55		10:41				
	11:000	65		11:05				
	11:230	75		11:20				
	11:350	105		11:40				
	12:110	115		12:10				
	12:160	145		12:24				
	12:300	155		12:35				
	13:000	165		13:12				
	13:300	205		13:22				
	13:370	235		13:48				
	14:050	235		14:34				
	14:220	265		14:33				
	14:560	275		14:40				
	15:000	305		15:10				
	15:220	315		15:21				
	16:090	16:405		16:22				
410			8:55	8:225		9:07		
411			22:120	22:25		22:100		
			22:350	22:45		23:02		
412			14:530	15:15		14:40		
414			7:1070	6:465		8:100		
	10:250	45		9:175		7:06		
	10:400	55		10:51				
	10:420	65		11:05				
	11:200	85		11:21				
	11:520	95		11:40				
	12:000	125		12:10				
	12:270	135		12:16				
	12:370	145		12:48				
	13:150	175		13:01				
	13:210	205		13:22				
	13:500	215		13:38				
	14:040	245		14:04				
	14:300	255		14:24				
	14:350	285		14:50				
	15:130	295		15:01				
	15:200	325		15:31				
	15:470	335		15:34				
	17:180	17:45		17:25				
		17:40		17:40				
久須通鎌(B)大品東								
401 407 416 } 予備								
404 409 417 }								
405 413 418 }								
406 415 }								

運用表の見方

- は、発車時刻
- △は、到着時刻
- 各仕業に、それぞれ1編成ずつあたる。そして、毎日、201→202のように変わる。ただし、1度大船区に入ると、同じ仕業につく(例えば、206仕業のように、135から015にならず、218仕業の475に変わった)りすることがある。ことは、あまりない。
- 付属は、平日用と休日用に分けなが、土曜日に407仕業にあっている編成は、翌日曜日には、休日の408仕業につき、翌月曜日には平日409仕業とつぐあい。
- 編成の組み替えは、大船区に入場したものを対照に、必要に応じて行なう。



TEE (Trans Europe Express)

その歴史と現況

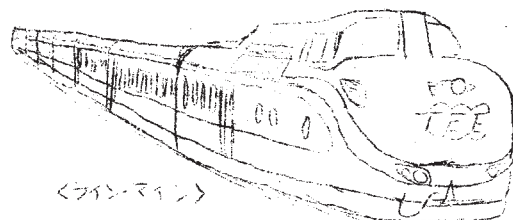
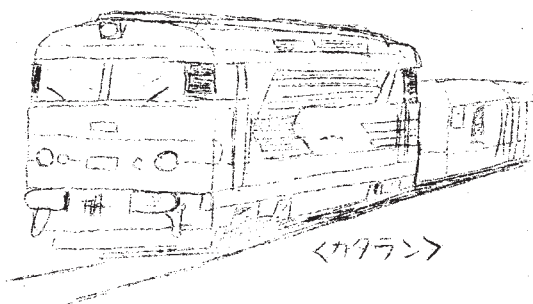
磯崎 亮二

＜経緯＞ 1950年代、ヨーロッパの旅客は、国境を一つ飛び、タイヤは自由に毎年変わり、また、会社間の乗り換えが自由な飛行機へと移る傾向にあった。当時、オランダ国鉄総裁デ・ホランダー博士は、飛行機に対抗しようと鉄道復興に強い努力を重ねた。彼は、都市の中心に駅があり面倒な乗手続きが不要という鉄道の利点に目をつけ、500~600kmの距離ならば200km/hに近い速度で走れば、十分飛行機の代役になり得ると考えた。(この点は日本の新幹線は成功した。)

＜開業までの戦略＞ 良い列車のタイヤを自由に作れる国際組織の必要から、性格や必要な条件を決める組織として、TEEグループが作られ、TEEは、300~600kmの中距離列車とすることとなった。また、利用客は、ビジネスマンに焦点を合わせ、早朝、夕方の列車を中心にタイヤを組むと同時に、車中時間を有効に使えるように、食事のサービスは勿論、タイピスト、電話・床屋の設備を整えることとし、スピードは当時速度140km/hとした(現在は殆どの列車が160~200km/h)。又、夜行列車は、ワグネル社の寝台列車で十分間に合うので、昼行列車のみとし、国境をノンストップで走ることから、係員が車内で簡単に国境の手続きを済ませることとした。また、このような事なので機関車を替える必要のないディーゼル動車は大変好都合だった。

＜開業後の発展＞ TEEは1957年6月2日に運転開始され、初日は10往復の列車が走ったが、これは西ヨーロッパで26万kmの路線距離を有するヨーロッパ鉄道網の中では極めて僅かな本数だった。しかし、4年後には、パリ―スイス―シントロント―ネーデルミラノ間の全線電化が完成し、これを機会に新顔の「シザルパン」を投入した。

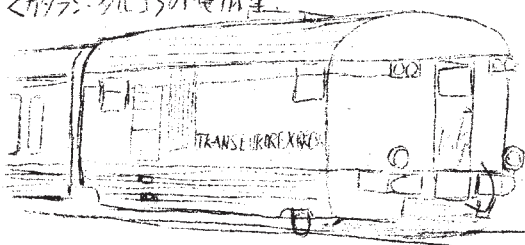
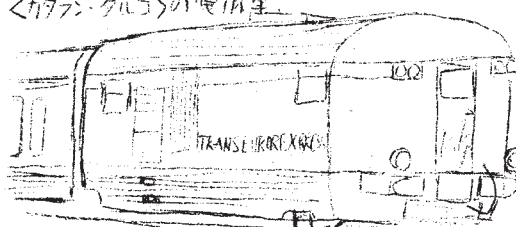
1964年には、パリ―フリュッセル間電化に判ない。ヨーロッパ鉄道慣例の3~4種の異なる電気方式を直通可能な電気機関車による客車列車に置き換え、スピードアップを計った。翌年、数々のヨーロッパ看板列車のTEE編入により、「国際ビジネス列車」から「ヨーロッパ看板列車」へ性格が変わってきた。1969年にはカタラン・タルゴンの登場で念願の線路幅が異なるスペインへの乗り入れが可能になり、翌年

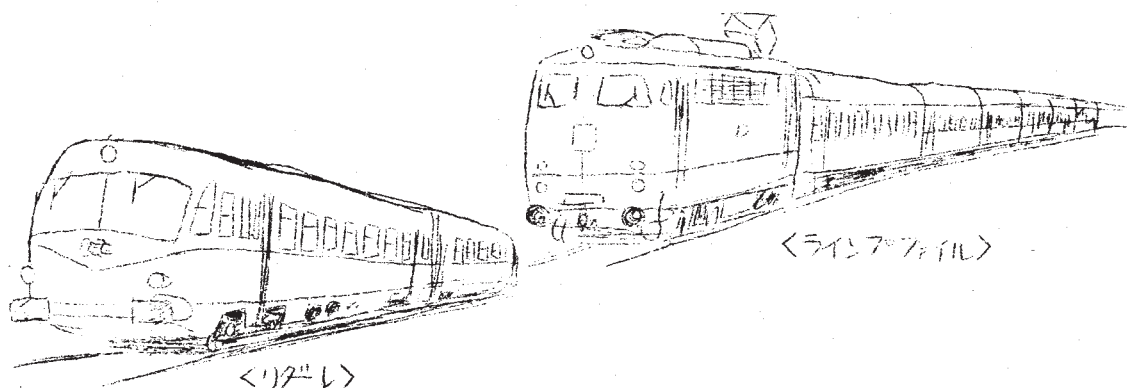


転区間の最も長いものは、くフ라우アーエンツィアン>のハンブルク⇄クラーゲンフルト間の1199 km 最も短いものは、くデッアーン>のブリュッセル⇄ケルン間231kmとなっている。

ランシは赤引。のでは、トローになる
高級品部を牽引。ツの車す、西りとす
る。内観にあイも客回。急こ通
る。高。外車で、なEを、つる直
い。一。は、閉能の文E席持、えを
て。一。すは、機可用頑下座を、上変間
れ。バ有、二。気が使、く、の、備、川、を、の
さ。一。を、車、電、と、に、決、ア、車、設、が、隔、隔、イン、の
用、車、備、客、の、こ、リ、リ、ト、た、体、間、隔、イン、の
便、堂、設、形、色、る、ス、よ、タ、ン、車、の、ベ、イ
に、食、の、適、同、す、ム、車、イ、メ、わ、は、車、と、ス、と、
ル、の、ト、快、に、ス、ス、る、ト、変、は、車、と、ス、と、
ラ、2、ビ、から、子、エ、ラ、引、バ、い、車、き、ン、
ス、は、イ、だ、塗、振、く、フ、牽、ン、と、客、で、ラ、ル、ル、前、用、換、3
ミ、は、タ、ビ、に、は、ン、が、コ、る、ゴ、が、フ、は、デ、タ、利、き、に
く、車、室、と、3、将、ル、配、ゼ、リ、に、タ、こ、な、T、E、一、ゴ、た、選、ア
車、室、容、ミ、の、で、ゴ、の、一、お、棚、る、異、車、く、ン、車、タ
列、ス、美、車、色、転、ン、内、イ、が、戸、ン、す、相、電、リ、ス、る、ン、客、イ
板、レ、客、灰、運、イ、車、デ、色、が、ラ、通、過、の、有、リ、レ、バ、た、
着、ン、屋、ス、・、ウ、は、の、特、中、夕、通、幅、る、両、イ、サ、ル、め、た、
く、テ、床、レ、デ、ク、は、両、に、の、カ、で、路、き、30、イ、サ、ル、め、た、
両、ス、・、ン、ン、車、車、2、ン、壁、く、速、線、で、に、ン、使、ジ、い、さ、
車、の、フ、テ、レ、列、客、の、の、高、か、ス、ス、に、ン、使、ジ、い、さ、
用、の、ッ、ス、オ、レ、板、E、る、の、部、ツ、を、り、と、イ、イ、ン、の、か、が、
使、ス、ヨ、・、さ、看、正、ア、デ、後、イ、フ、よ、こ、ス、ワ、ド、述、客、え、

＜カタラン・クルコ＞の電車





編成ある7両編成の展望特急<セツテペロ>は1953年製で、車齢は20年以上経ているが、今だに180km/hの速度を出し乗り心地も他車には劣らない。

332 TEE の概要 1974.5 現在

列車名	意味	区間	(km)	運転開始	運転時間	最高速度	平均速度	
(モン・スニ)	山の名	リヨン ~ ミラノ	465	1957.6	5:27	140km/h	85.3	一般に格別
アルバート	大 号	パリ ~ チューリッヒ	615	"	5:43	"	107.6	
イル・ド・フランス	フランスの地名	パリ ~ アムステルダム	547	"	5:05	160	107.7	
エトワール・デュ・ノール	北の星	"	"	"	5:00	"	109.4	
オワゾ・フル	青い鳥	パリ ~ フリュッセル	310	"	2:36	"	121.5	
エーデルワイス	花の名	フリュッセル ~ チューリッヒ	671	"	6:55	"	97.0	
サフィール	サファイア	ニムルバルク ~ フリュッセル	691	"	7:22	"	93.8	
ヘルベチア	スイスの古名	ハンアルク ~ チューリッヒ	366	"	3:28	"	102.0	
モリエール	人 名	パリ ~ デュッセルドルフ	533	"	5:16	"	101.2	
ファン・ゲート・ヴン	"	アムステルダム ~ アムステルダム	482	"	4:52	"	99.0	
リグーレ	海の名	アビニョン ~ ミラノ	680	1957.8	7:28	"	91.1	
メタオラヌム	地中海	ジュネーヴ ~ ミラノ	595	1957.10	6:46	"	87.9	
レマーノ	湖の名	ジュネーヴ ~ ミラノ	374	"	4:00	"	93.5	
バルシアアレ	伝説の英雄	パリ ~ ハンアルク	954	"	9:15	"	103.1	
シザール・ポン	イタリアの地名	パリ ~ ヴェニス	1,089	1961.5	10:44	"	101.5	
ゴタルド	スイスの地名	バーゼル ~ ミラノ	381	"	5:03	"	75.6	
ティチーノ	イタリアの川	チューリッヒ ~ ミラノ	293	"	3:45	"	76.8	
アラバン	イタリアの地名	パリ ~ フリュッセル	310	1962	2:23	"	132.9	
ミストラル	風	パリ ~ ニース	1,088	1965.5	9:05	"	113.8	
ラインゴルト	ラインの黄金	スワブ・フルム ~ ジュネーヴ	1,052	"	11:28	"	91.7	
(ラインアッペル)	ラインの矢	ハンノイ ~ ジュネーヴ	963	"	9:22	"	102.8	1971.12に列車に

列車名	意味	区 間	(km)	運転開始	運転時分	最高速度	平均速度
ダイヤモンド	ダイヤモンド	アッフェルセル〜ケルン	231	1965.5	2:24	160	96.2
ブラウアー・エンムアン	青りんどう	ハンブルク〜ワグタール	1,199	"	13:11	"	90.9
レンブラント	人 名	アムステルダム〜ミュンヘン	887	1967.	9:09	"	96.9
リヨネ	リヨネ人	パリ〜リヨン	512	1969.2	3:45	"	136.0
カタラン	カタルーニヤ地方	ジュネーブ〜バルセロナ	864	1969.6	9:50	140	87.9
ローランド	伝説の英雄	フランクフルト〜ミラノ	1,176	"	12:46	160	92.1
ハバリア	ドイツの地方	ミュンヘン〜ミュンヘン	353	1969.10	4:12	"	84.0
ゲーテ	人 名	パリ〜フランクフルト	643	1970.5	5:52	"	109.6
キャピトル	建 物	パリ〜ツールーズ	713	1970.9	5:56	200	120.2
ローデニア	ローマ地方	パリ〜ヌルセイユ	863	1971.5	6:33	160	131.8
アキテーヌ	フランスの地方	パリ〜ボルドー	581	"	4:00	200	145.3
クレペール	人 名	パリ〜ヌーヴェル・マル	564	"	3:52	160	130.3
スタニスラス	"	"	"	1971.5	3:55	"	128.7
プリンツ・オット	"	フランクフルト〜ウィーン	1,107	"	10:53	"	101.7
エタンタール	軍 旗	パリ〜イルン	818	"	6:27	200	126.8
エラスムス	人 名	デン・ハーグ〜ミュンヘン	917	1973.6	9:19	160	98.4
アトリアコ	アトリア海	ミラノ〜パリ	869	"	8:35	180	101.2
ヤスビキ	山の名	ミラノ〜ナポリ	842	1973.9	7:35	"	110.9
チクマス	伝説の王	ミラノ〜ヴェネチア	301	"	3:48	160	79.2
イリス	虹	アッフェルセル〜フランクフルト	671	1974.5	6:51	"	98.0
メルクル	商業の神	コッペンハーゲン〜ジュネーブ	1,077	1974.5	13:04	"	82.4
(ル・ヤンス)	画 家	パリ〜アッフェルセル	310	1974.9	2:20	"	132.8
(ムルリク)	"	パリ〜アッフェルセル	"	"	2:20	"	132.8
※ びばり	鳥	上野〜仙台	348	1961.10	3:58	120	89.3
※ 富士	山	東京〜西鹿兒島	1574	1961.10	24:26	110	64.3
※ 北海	海	函館〜網走	660	1967.3	10:26	110	63.2

○カッコ内の列車は現在TTEではない。

○運転区間は上下の長いほうをとった。

○運転時分は原則として下り列車のもの。

走れ! 旧型国電

 堀田 真二

近年、国鉄も近代化が進みしだいにスマートで、色彩やかな車輛が、本線にも支線にも我目の顔で走っています。しかし、その陰でひっそり余生をすごしている旧型国電の存在を忘れてはならないのです。国鉄線上から蒸気機関車が消え去った今、日本国鉄道史を物語る者は、彼らしかいないのです。ですから私達は、今回の模型レイアウトにも登場させ、その華やかだった当時を再現しかつ、このパンフレットでは、その旧型国電について書きたいと思ひます。

I. 旧国とは何か?

旧国とは年代的に1959年101系登場以前の電車を呼び、それ以後は、新性能電車と呼ばれ今日に至る。

～その違いは?～

- (1) まず音による違いがよくわかる。旧国は「クウォーン」という音とモーターによる振動を感じる。それに比べて新電では音も比較的静かでモーターによる振動も少ない。
- (2) 構造は、新性能は、モーター車が2両1組となつて動く。つまり、ユニットとなつて機器を分担している。が、旧国は、1輛のモーター車が1単位となる。
- (3) 色、ほとんどの旧国は、チョコレート色で登場した。新電は、皆カラフルに塗装されている。現在の旧国も、カラフルになつてきた。スカ色、エメラルドグリーン、コバルトブルーなどである。
- (4) 系式番号による識別。旧国は5桁の数字を用い、万位と千位で形式をあらわし、百位以下で車両番号をあらわす。例：クモハ41044
新電は、最初の3桁で形式をあらわし、ハイフンで区切ったあとの数字で車両番号をあらわす。例：モハ113-78
- (5) 旧国の車内は大部分が木造である。(除く、近代化更新車、新規格車) 特に、壁板などには、ベトリとニスがか塗られて鈍い光を放っている。

その他にも細部にわたれば限りないが、我々が乗ってみて

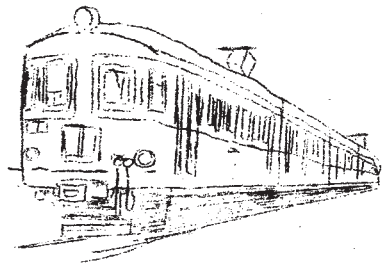
わかる所といえはこのくらいであろう。

Ⅱ 旧国の宝庫

旧国の宝庫といえは、まず第1に旧国ファンは泣いて喜ぶという飯田線が掲げられよう。東海道線豊橋から中央線辰野まで全長196kmの山岳ローカル線だ。ここの旧国はスカー色（クリームとブルー）に塗りわけられている。この線には、昔、横須賀線や、関西地区で働いていた車両が集結し東西のバラエティーが楽しめる。中でも、戦前に一時流行した“流線形”をデザインに取り入れ、戦後には一時的ではあるが特急（現在の新快速らしい）として活躍した“流電”ことクモハ52が5両ある。

飯田線用電車配置表

形式	番									
クモハ50	000	002	004	008						
クモハ54	002	006	007	008	112	119	121	123		
	125	127	129	131						
クハ18	038	042	068	098	416	418	420			
クモハ56	001	002	003	004	011	012				
クハ79	101	102	103	106						
クモハ42	008	009	011	013						
クモハ52	001	002	003	004	005	006				
クハ47	114									
クハ48	021	024	034							
クハ87	001									
クモハ13	025	026								
クモハ83	101	102	103		以上、豊橋機関区					
クモハ51	015	019	021	044	046					
クハ68	401	403	405	407						
クハ47	151				中部天竜区					
クモハ61	003	004	005							
クハ67	901	903	905							
クモハ51	023	027	029	069	200					
クモハ54	001	009	104	106	108	110				
	111	117	133							
クハ68	013	400	402	404	406	408				
	409	410	412	414						
クモハ83	007	009	013	015						
クモハ53	000	001	007	008						
クハ47	009	011	069	070	074	076	伊那			
	102	104	108	116	153	155	松島区			



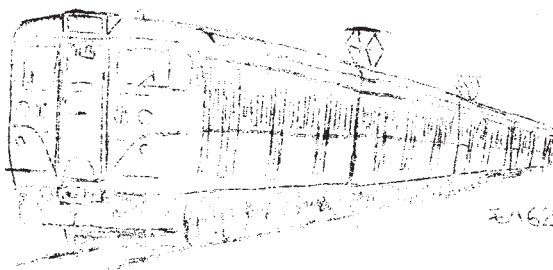
この当時、国鉄の流線形三羽鳥としては、前記のクモハ52、電機は、EF55 SLは、C55があった。私鉄にも流線形は数多く見られた。

しかし、最近、そのクモハ52もこの10月限りといううわさを耳にする。それにしても、飯田線においては、旧国達は今日も精いっぱい走っている。

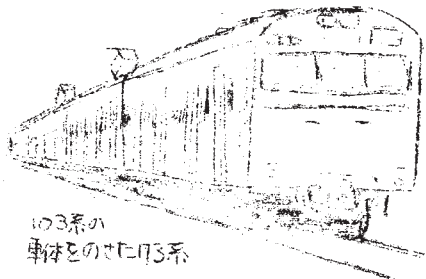
さて、身近かな県内にも、旧国は走っている。御殿場線・横浜線・鶴見線・南武線がそれである。

横浜線の旧国は、屋間、磯子まで乗り入れてくるから、横浜でも見ることが出来る。

しかし、誠に悲しいことではあるが、各線ともすでに新性能化の波は押し寄せていて、チョコレート色の旧国と彩やかな新電のすれ違い風景となっている。ただ、鶴見線では、チョコレート色一色という光景が見られるということは、我々ファンにとって、大変うれしい事といえよう。



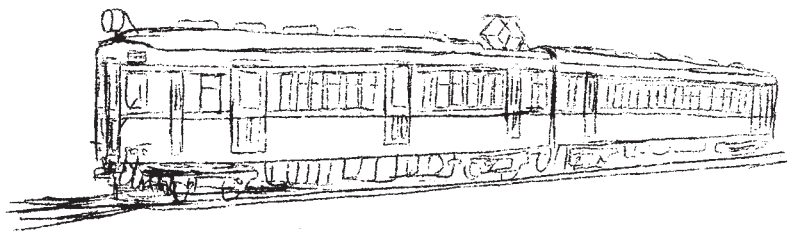
モハ62系



103系の
車体とモハ73系

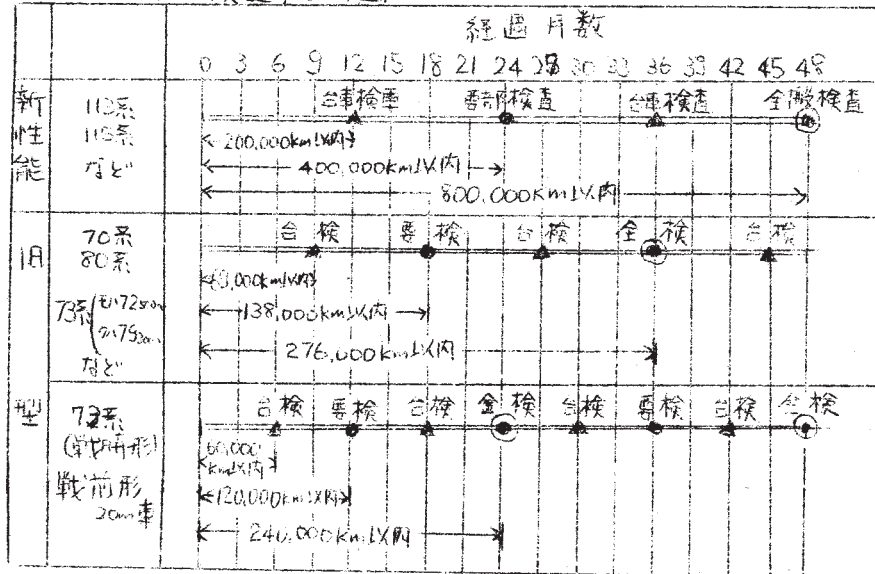
Ⅲ. 新しい旧国

旧国は、新電と比べてだいぶ見劣りする。そういう意見に耐えようとして国鉄ではアコモデーション改造車を登場させたのだ。これは、新車を作るには費用がだいぶかかるので、走り装置はそのまま、車体は新電と同じスタイルにする。という改造で現在、身延線・仙石線などに投入されている。身延線の重車は、種車を73系とし、車体は、横浜質線のそれとそっくりなもので62系と名を変えている。また、仙台～石巻を結ぶ仙石線は同じく73系を種車として、エメラルドグリーンの103系の車体に乗せたが名は変えず、モハ（モーター車）は、970番台、クハ（制御車）は、600番台となり、それぞれイメージアップに努めている。が、これは、旧国車の諸問題の相当量を、車体取替えによって解消しようとするものであった。この改造施工車は、乗客には好評であり、その意味では一応の成功であったが、改造コストが予想より高かったこと、足回りが変わらないうえに、検査周期も旧型のままであることなどを変えると、必ずしも得策であるかどうかの判断はあずかしい。



ー17号車ー

形式別の検査周期図



人は、常に静かに消えさるうとするものにスポットライトをあて、もてはやし、消えてしまえば見向きもせず、また次の者を追うものです。しかし、そういう一時的な考えで旧国を追ってきたのではなく、我々の心の中の隅にでも印象づけ我々が生きている限り心の中のレールを走らせたい。そんな考え方から旧国とはどんなものであったのか、ということを追求したくなったのです。

皆さん方には、うさんくさい、ボロイ、こきたない車両ではありましようが、もうしばらくの辛抱です。ですから、今度、旧国に乗る機会があったら、そんな車両に風流でも見つけて、降りる時には、心の中で「さよなら」とつぶやいてくれれば旧国も永い間の疲れもいえるでしょう。

最後に、年少ファンのみなさん、写真撮影のときには、くれぐれもマナーを守って楽しく写しましょう。

顧問 青木 武夫

今た願う全時の抵教年一そ随く動以
 は、をいい当た大に三も。校な活れ
 ので先どのるだもなが活った本と道て
 た徒野、味あ勤勞理た、なてる地しる
 し生森後興で活莖整、為だいやでとあ
 出のりのりのののあたうお絶い間で
 リ一まそまるて眞類もきよにも繼顧策
 走高集。あ至、部器勞です容れけ。次
 て、かるはに便、機莖保擁内こ受うる
 め時、志あに在をく、ぬ確を勤。を思す
 初当有で道現隅な管えが上活たれと謝
 する。のの鉄て一が保笑室以のそ物感
 とい名た、ののすのた部名そなと賜く
 会て、足たか教る作い願二はう情深
 好して榮れ鉢、采製と念にでよの精い
 同憶しも忘御後出。ども常中る兄のな
 が記とらはに課かたならもの來諸君は
 」と心がか私放動、るか會出輩諸と
 會だ中なたる、活がすな部好負先役こ
 究前を々々あくなな利狹し系と來るし
 研年君細だでなうはは、文化のていけ
 道回二てら人もよで、充文もして
 「鉄十俊しか素室うの下に、充文もして
 「ら井に機部思もの前とての動しの

(編集後記)

西が○月退残今です。
す73引。輛ま
は、でのてたす車い
舎線線系、つで急て
田沿もーもまど束れ
のの画4をしこのさ
私線のや日まな決休
毛そ系9し念横解

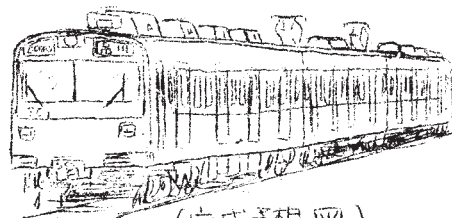
対でみ。(和)
 の所も。
 となつた
 車んし
 電と思で
 のか、せん
 舎がは、せ
 田面とま

く後今教
 姉最がの
 のをるで
 国祭な祭
 旧化と化
 も文車文
 私の慶の
 こに回

後の体験は、
 として、
 BESTだった。
 本来私はずい
 せルファンイ
 が旧国にも
 の魅力があ
 これから
 深く旧国
 して行
 う。
 (真)

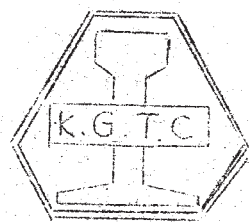
～ニュース速報～

京浜急行の新型車は800形で今年



(完成予想図)

年登定方千制
今に予Mのハ
で中のう式ッ
形度場ヨ御で



鎌倉学園鉄道研究同好会