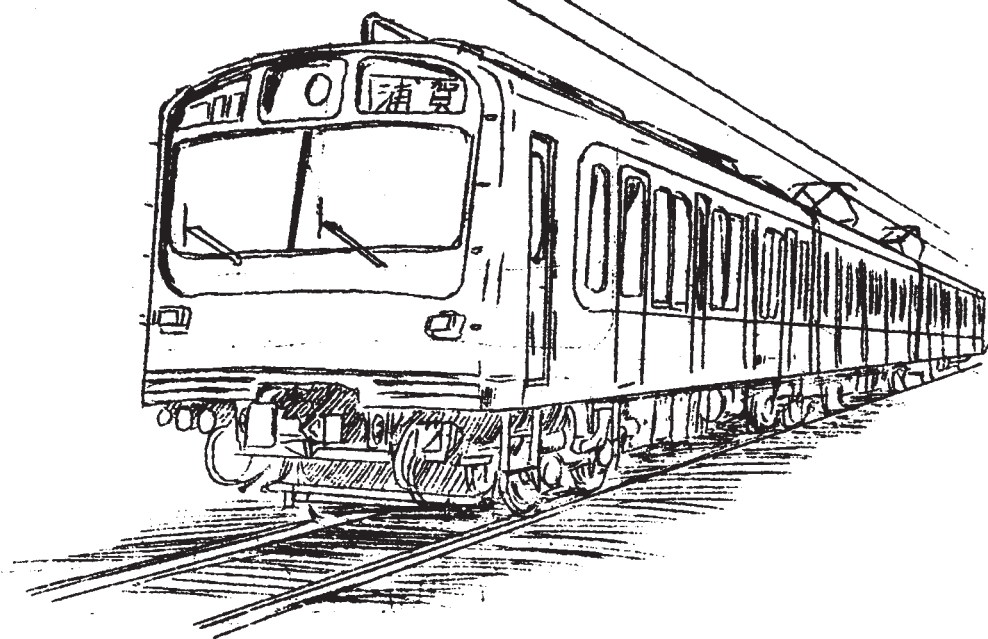


てつる

No.2



—— 鎌倉学園鉄道研究会 ——

<三浦半島を突っ走れ>

京浜急行 ー小崎 仁ー

歌

横須賀から汐入、追浜、金沢八景、金沢女寮

湘原の中、走って行くの、赤い電車は白い線へ

文庫街で上大師、芥子谷、日比町、杉崎まで

窓を開ければ、緑がとびの、枕運特急、音を立てるへ

と、人口百億の歌にもあるように、京浜急行といえは、自り帯のまゝ、赤い電車とくるとさう、この京浜急行の車両、歴史などについて書いてみた。

歴史

日本ではじめて電気鉄道が開業したのは明治28年の京都電鉄であった。ついで引身と名古屋電鉄、そして32年に営業をはじめたのが、現在の京浜急行の前身、大師電気鉄道である。

この大師鉄道あ、さり開通したわけではな。地元で強い反対があったからである。中でも東海道川崎駅と、大師間のアシを独占していた「宇るま組」人力車の車夫たちの反対が強かつた。電車に走られては、商売あがったりというわけだ。会社関係者を襲撃するといふ不穏なうわさが流れとぶ中で、寺の住職たちも間に入って調停した結果、電車は、大郷橋のもとから大師まで走り川崎駅と大郷橋との間は人力車が連絡するといふことで、やゝと和解が成立した。そして明治32年1月21日の初大師の縁日に大郷橋―大師間(2町)を開業した。

大師電鉄のもともとのねらいは、京浜間を連絡する電車を走らせる事であった。3ヵ月後の4月には、早くも社名を「京浜電気鉄道」と改め川崎から品川への延長工事に着手した。ところが東海道の路面に、軌道を設ける計画が明らかになると、六郷の村民からは「通に電車が走れば、両側の住民は電車で殺される」と心配する声が上がった。これに、人力車人や東台馬車業車も加勢、「村民を安心せしむル設計ニアラザレバ敷設ニ反対ス」と決議し、ムシロ旗をかかげて役所や会社には押しかけた。しかしそのような反対を押し切り、明治37年5月に、大郷橋―

品川間が開通した。その後神奈川へもレールを延ばし、品川―神奈川間の京浜間が全通したのは明治38年12月であった。

黄金町から半島より開業したのはこれからず。と先のことで、昭和5年に湘南電鉄として開業した。黄金町―浦賀間と途中から分岐する、金沢八景―湘南逗子間で、4月1日より営業を開始した。

そして昭和6年黄金町から線路を延長して、京浜電鉄と連絡し昭和8年から品川―浦賀間の直通運転がはじまった。

昭和16年に京浜電鉄は湘南電鉄を合併し、1つの会社になった。

合併後の規模は、営業路線177キロ、使用車両は127両で、旅客自動車部門も含め、従業員は330人に達し、古りからの軍需輸送の請け廻り、一大充振期を迎えたのである。しかし、第2次世界大戦に左すと事業範囲が狭くなり、京浜電鉄は小田急とともに東京横浜電鉄に合併されることになり、

昭和17年5月に京浜電鉄は、東京急行品川営業所となった。

戦争による被害は少くなかった。近くに軍需施設がたまたまいたこともあり、駅舎15、車両18両有とを兼ね閑車仏鉄最大といわれる時もあった。

京浜が東横電鉄より分離して京浜急行電鉄(株)としてスタートしたのは、23年6月1日である。

その後、昭和24年日本ではじめてのCTC(列車集中制御装置)を設置したり昭和41年に三浦海岸、50年に三浦口まで線路を延ばし現在のかたちになった。

なお各駅の開業年月日は下の表にまとめた。

品川	S8.4.1	大郷土々	M34.2.1	横浜	S5.2.5
北品川	5.8	京浜川崎	M35.9.1	戸部	S6.12.26
新馬場	S51.10.15	八丁堀	T5.12.35	日出町	〃
青物横丁	M37.5.8	見市場	M38.12.24	黄金町	S5.4.1
鮫州	〃	京浜鶴見	〃	南大田	〃
立会川	〃	月国前	T3.4.12	井土ヶ谷	〃
大森海岸	M34.4.1	生麦	M38.12.24	弘明寺	〃
平和島	〃	京浜新工安	M43.3.27	上大岡	〃
大森町	S27.12.15	子安	M38.12.24	屏風浦	〃
梅屋敷	M34.2.1	横川新町	T4.8.21	杉田	S5.7.10
京浜蒲田	〃	竹木戸	M38.12.24	京浜富岡	〃
雑色	〃	神奈川	S5.3.29	谷津坂	S19.5.10

つづく

金沢立岸 S.5.4.1	酒 賀 S.5.4.1	神 武 寺 S.6.4.1
金沢八景 〃	花 谷 M35.6.20	京浜逗子 S.5.4.1
追 浜 〃	大 島 岸 〃	逗子海岸 S.23.7.3
京浜田浦 〃	穴守稲荷 〃	新 大 津 S.17.12.1
安 針 塚 S.9.10.1	羽田空港 S.31.4.20	北久里浜 〃
遠 見 S.5.4.1	港 町 S.7.3.21	京浜2里浜 〃
汐 入 〃	鈴 木 町 S.4.12.10	野 比 S.38.11.1
横須賀中央 〃	川崎大師 M32.1.21	京浜長沢 S.41.3.27
京浜安浦 〃	東 門 前 S.19.6.1	津久井浜 〃
堀 ノ 内 S.6.4.1	産業道路 〃	三浦海岸 S.41.7.7
京浜大津 S.5.4.1	小島新田 S.19.10.1	三 崎 口 S.50.4.26
馬堀海岸 〃	六 浦 S.24.3.1	

・京急の車両

京急の車両には他の私鉄にはあまり見られない点がいくつかある。

窓が大きく車内が明るく、ドアは片開き、フットライトは上部に1つといったところは、各車230形より受けつがれてきた伝統的な京急スタイルといえる。では、それらの京急電車を紹介しよう。

・400形

釣針式、3扉ロングシートの車両で形態、性能、経歴が、さきまで、デハ400と、サハ480の2形式からなり、大きく4つにわけられる。

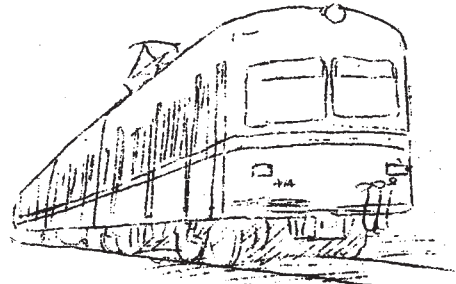
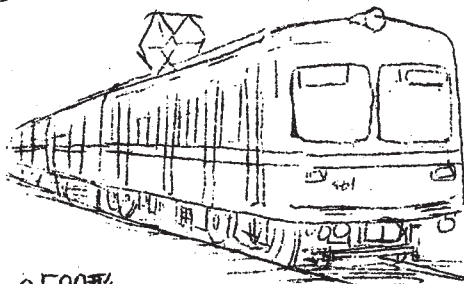
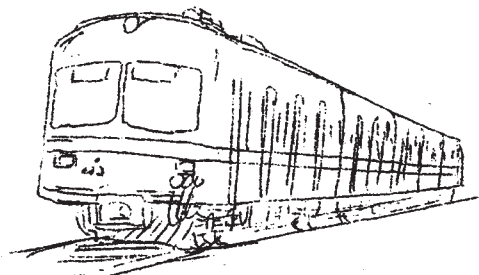
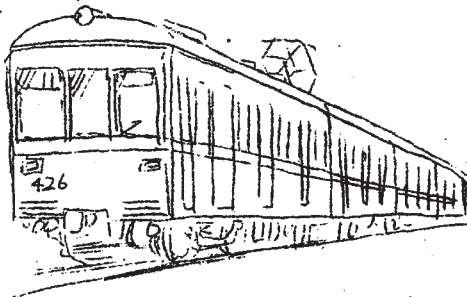
421~436

230形なきあと、その面影を残す最後のグループである。すでに421~424は、今年の3月で廃車になっており、残りは両も今年中で、全廃の予定である。この車両は、京浜急行電鉄となってからのはじめての新造車で、昭和24年に421~430、25年に431~435と15両つくられた。片運転台車のため、いつも1両か1両半にあってしたが、31年に436がつくられすべて2両編成となった。44~45年にかけて更新工事が行われ、全金属車体となった。

437・438、441~452—28~30年につくられた旧600形で、湘南型、正面2枚窓の新しい京急スタイルを確立した車両である。48年に更新され、全金属車となった。441~452は4両固定であったが昨年空港線入線のため、大幅な編成替えが行われ、現在では3両固定が2本、6両固定が1本となっている。

461~470——同じく旧600系からの改造、改造車であるが、33.3年製のラストグループである。当時すでに京急初の高床車700系(現600)が登場していたが、これはまだ材料駆動であった。しかし、車体は、はじめから全金属製で、正面マスクも700系と同様となり、半鋼製600系とは、たいへん趣が変わっていた。しかし各部の傷みか激しく、45年に更新工事が行われた。サハ480のものを編成で421~436の2連と組み、MTTM+2Mで急行に使用されている。

471~474——これは、半鋼製600系からの改造、改造車である。47~48年に更新が行われ、全金属車体となった。この時、突には、京急初の1段下降式が採用された。また正面方向幕、運番幕と1台操作できる側面種別行先表示器を試用した。461~470同様急行に使用される。



○500形

昭和26年に登場した半鋼製2扉セミクロスシート車で、はじめMTの2両固定であったが、39年今のMTTM4両固定になった。31年から、登場した2代目ロマンスカー700(現600)形が登場してから長い間クロス座のまき落としたが、半鋼製車のため車内設備に差があったため、43~44年の更新の時には4扉ロングシート車に格下げされた。側面は700系と同じ窓配置にっていたが、車体が短いためドア幅を1100mmにして調整している。なおサハ500は運転台のない分だけドア幅は広く1200mmとなっている。現在大井線に使用されている。

○600形

31～33年にかけて作られた京急初の全金属製高性能車である。

2扉セミクロスシートM₁-M₂ユニット2両固定編成である。

ラメール、バルラータなどの週末特急や、ハイキング特急、海水浴特急などに使用され、おおいに活躍した。41～43年にかけて4両固定化工事が行われ、46～47年に更新工事と冷房化工事が行われた。はじめての冷房化工事のため、3方式が採用された。パンタグラフのあるM₁車は在車屋上集中式で、M₂は屋上分散式と床下集中(ヒートポンプ)式となっている。

現在、朝の特急運用以外はすべて快時に使用されている。しかし、車両の運用上ともに、逗子～女庫間の昼間のローカル普通にも使用されることもある。

○700形

普通列車のスピードアップが目的で41～46年にかけて作られた4扉ロングシート車である。コストダウンをはかった経済車で、150Kw大出力電動機により、MTM4両固定で登場した。18m車ながらトアが4つあるため、開閉できる窓が片側4つしかないので夏の暑さはひどく、サウナ風呂とも、呼ばれている。しかしこの車両も冷房化の対象となっており、来年の夏までには701-771-772-772、703-773-774-774が冷房化される予定である。

○800形

昨年より登場した京急10年ぶりの新型車で、本年度のローレル賞に輝いた。

この車両は今まで京急になかった最新の車両技術を、数多く備えている。

安定した高加減速を確保するために2両固定、12モーター1制御器の、全電動車方式としたり、省エネルギー化を図るために界磁チョッパによる回生ブレーキ車とした。また運転室は非貫通のため、全室形となり、片手操作ワンハンドマスコンとしたほか、人間工学を取り入れた操作性、居住性を高めた。窓は冷暖房効率向上、軽量化などを図るため固定窓とした。ただし運転室脇窓、要窓各車計4カ所は下降式である。またガラスは5mm強化ガラスを用いている。なお801編成は6mm熱線反射吸収ガラスを試験的に用いカーテンを省略している。冷房装置は、M₁M₂車は屋上分散式、中間のM₂はパンタが2つついている関係上、集中式となっている。

今後の増備はすべてこの800形で、まずこの6月21日(予定)に2本、今年の末にも2本増備される。

—e.1000形—

京色の車両568両のうちの約63%を占める356両の大所帯で、普通から急行、特急、快特とすべての運用に使われている。加減速が特にすぐれている京急の中心車両である。京急、京成、東京都の3社相互乗り入れ用として定められた車両規格にもとづき生産された。増備が長期にわたって行われたためそれぞれ各部にちがいはあるが基本的構造はかわらない。

この1000形は大きく5つに分けられる。

1095～1098——33年に地下鉄乗り入れ用の試作として作られた旧800形で、基本的には旧700を3扉ロングシート車にしたものである。

40歳の改造で1000形に編入され48年に正面貫通路付に改造された。

他のクルーアより車体幅が80mm狭くなっている。

100～1048——34～35年につくられた1次車でM₂+M₁+M₁+Mc2の、4両固定編成を組んでいる。はじめは正面非貫通2枚窓であったが、47年から貫通化の工事が行われ47年までにすべての改造を完了した。

1049～1078、1101～1130——36～37年に作られはじめから正面貫通路付であった。

1049～1068は1001～と同じ4両ユニットの4両固定である。1069～1078は2両固定で1101～1130は37年制で初の6両固定であった。48～49年にかけて更新が行われ、方向幕が前面に埋めこまれた。またデハ470で試用された列車種別行先表示器を改良し、本格的に採用した。また送風換気装置をファンデリアからラインデリアにかわった。

1131～1196、1201～1242——39年から登場した3次車である。

6両固定で、大幅なモデルチェンジが行われた。すなわち、方向幕、運行番号幕がはじめから前面に埋めこまれ、ここに1000形の決定的マスクを確立した。ここまでの1000形は冷房化工事が進行中で、ラインデリア車を除いてすべて冷房化される。

1251～1298、1301～1348、1351～1380、1243～1250、1079、1080——

46年から登場した京急初の新造冷房車である。屋上集中式のクーラーをのせている。冷房関係器具の増量などから出力が従来75kW×4から90kW×4にアップした。

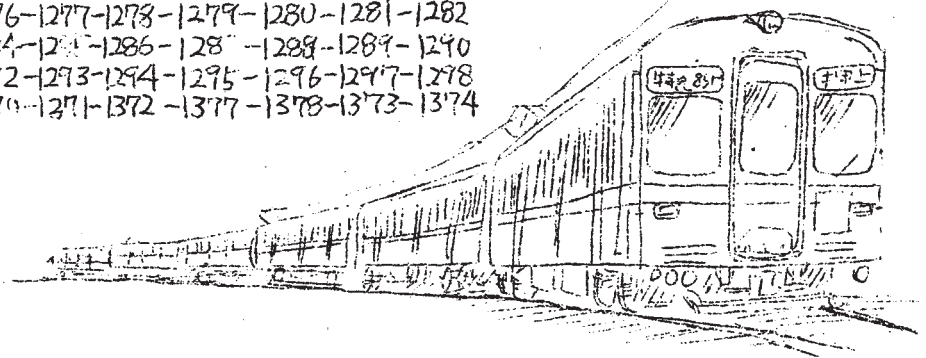
1243～1250は、1000形の最終増備車である。また1079、1080は2代目で、初代は現1201、1206であった。

下記は、1000形の編成表である。

④はラインデリア、△は集中クーラー、□は分散クーラー
(工番中のものを含む)

⑧1001-1002-1003-1004	④1049-1050-1121-1122-1051-1052	④1069-1070
1005-1006-1007-1008	④1053-1054-1129-1126-1055-1056	④1071-1072
⑧1009-1010-1011-1012	④1101-1102-1103-1104-1105-1106	④1073-1074
1013-1014-1015-1016	④1107-1108-1109-1110-1111-1112	④1075-1076
1017-1018-1019-1020	④1113-1114-1115-1116-1117-1118	④1077-1078
1021-1022-1023-1024	⑧1131-1132-1133-1134-1135-1136	□1079-1080
1025-1025-1026-1027	⑧1137-1138-1175-1176-1141-1142	1095-1096
1029-1030-1031-1032	⑧1143-1144-1145-1146-1147-1148	1097-1098
1033-1034-1035-1036	⑧1149-1150-1151-1152-1153-1154	□1329-1332
1037-1038-1039-1040	⑧1155-1156-1157-1158-1159-1160	
1041-1042-1043-1044	1161-1162-1163-1164-1165-1166	
1045-1046-1047-1048	1167-1168-1169-1170-1171-1172	
④1057-1058-1059-1060	⑧1173-1174-1139-1140-1177-1178	
④1061-1062-1063-1064	⑧1179-1180-1181-1182-1183-1184	
④1065-1066-1067-1068	1185-1186-1187-1188-1189-1190	
④1119-1120-1123-1124	⑧1201-1202-1203-1204-1205-1206	
④1125-1128-1127-1130	⑧1207-1208-1209-1210-1210-1211	
△1301-1302-1303-1304	⑧1213-1214-1215-1216-1217-1218	
△1305-1306-1307-1308	⑧1219-1220-1221-1222-1223-1224	
△1309-1310-1311-1312	1225-1226-1227-1228-1229-1230	
△1313-1314-1315-1316	⑧1231-1232-1233-1234-1235-1236	
△1317-1318-1319-1320	□1333-133-1331-1334-1335-1336	
△1321-1322-1323-1324	□1351-1352-1353-1354-1355-1356	
△1325-1326-1327-1328	□1357-1358-1359-1360-1361-1362	
△1337-1338-1339-1340	□1363-1364-1365-1366-1367-1368	
△1341-1342-1343-1344		
△1345-1346-1347-1348	1192-1192-1193-1194-1170-1198-1195-1176	
△1375-1376-1379-1380	1237-1238-1239-1240-1766-1782-1241-1242	

△1243-1244-1245-1246-1247-1248-1249-1250
△1251-1252-1253-1254-1255-1256-1257-1258
△1259-1260-1261-1262-1263-1264-1265-1266
△1267-1268-1269-1270-1271-1272-1273-1274
△1275-1276-1277-1278-1279-1280-1281-1282
△1283-1284-1285-1286-1287-1288-1289-1290
△1291-1292-1293-1294-1295-1296-1297-1298
△1309-1310-1311-1312-1317-1318-1319-1320



。これからの計画

駅——京浜久里浜、金沢女庫、品川など大がかりな改良工事が行われる。この工事により京浜久里浜、金沢女庫には京急初のエスカレーターが設置される。

立体化工事

現在京浜鶴見付近の工事が行われているが、次の立体化の場所は、新馬場～青物横丁間の2.7キロの区間である。

これによって、13の踏切が連続立体化される。また、青物横丁、鮎州、立会川の各駅が高架駅となるほか2ヵ所で曲線改良が行われる。青物横丁は上、下ホームとも長さ160m、幅5.2mの相対式ホームに、鮎州は上、下ホームとも長さ120m、幅6.5mの島式ホームで海側、山側に追い抜き線を設置した駅に、立会川は上、下とも長さ160m、幅6mの相対式ホームとなる。曲線が緩和されるのは青物横丁～鮎州間の200Rの曲線が220Rに立会川～大森海岸間の600Rの曲線が1000Rに改良される。

完成は59年3月の予定である。

京浜久里浜～津久井浜間後続化工事

この第1期工事として殿前通（長沢駅付近）～津久井浜間の工事が片づいていく。これによって長沢駅が島式ホームになる。

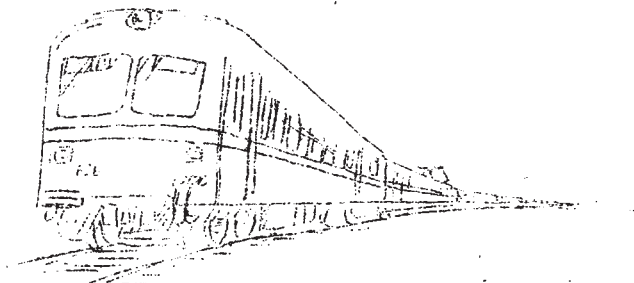
久里浜から品川、川崎、品川までの道

小さな屋根が有る。でいる 歴史のあともあるけれど

あひにくみくわしくないので しかたなく線路の

I came from 横須賀

あなをいかに来た



軽便鉄道

今井 貴裕

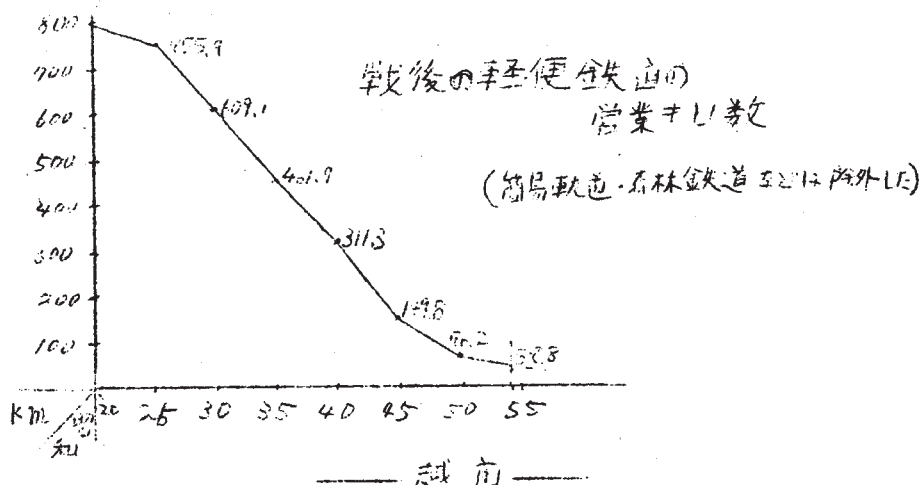
《はじめに》

地方の風土や人々の生活にとけこみ、一線ごとに強い人間味のある雰囲気を持つ軽便鉄道も時代の波に流され、続々と姿を消していった。現在全国で旅客営業をする軽便鉄道は4社6路線を残すのみとなった。

《軽便鉄道のあゆみ》

軽便鉄道とは、幹線に比べて設備全体の水準を低くして建設された鉄道をいう。日本では国鉄の標準軌間(レールの間隔)が1067mm(3フィート6インチ)であるのに対して、大部分の軽便鉄道は762mm(2フィート6インチ)を採用している。

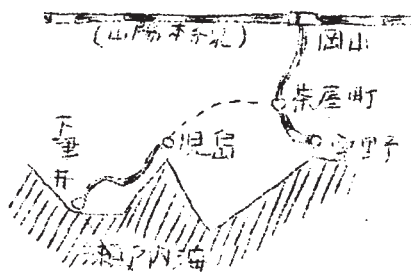
日本で最初の軽便鉄道は、明治13年に開通した釜石鉱山鉄道であるが、もっと本格的なものは明治21年に開通した伊予鉄道である。またこの伊予鉄道に明治33年に合併された道後鉄道は、『夏名漱石の『坊ちゃん』』に登場する軽便鉄道である。軽便鉄道が全国に普及したのは、明治末期から大正にかけてである。当時主な私鉄の国有化によって消されたあすかの私鉄にとって従来の私鉄条例では規制がきかしく、次第に甘んじていた。一方地方では農村振興、地域開発のために小資本で経営できる軽便鉄道を希望する声が高まっていた。そこで政府は明治43年に軽便鉄道法を制定した。この法律は大反響を呼び、北海道から沖縄まで全国いたる所に軽便鉄道が建設されたのである。しかしその軽便鉄道ブームも、資金調達の苦しさなどによって継続せず、大正後期以後は乗客の減少を受け続けと廃止されていった。戦後は道路の整備の発達に伴ってバス・トラックにその地位を奪われてしまい、昭和40年前半までにその大部分が姿を消していった。



—— 日本の特便金鉄道 ——

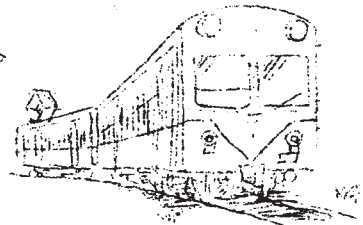
■現在(1979.6)活躍しているもの

(1) 下津井金鉄 (岡山県) 豊前線のふもとを走る特便金鉄道。

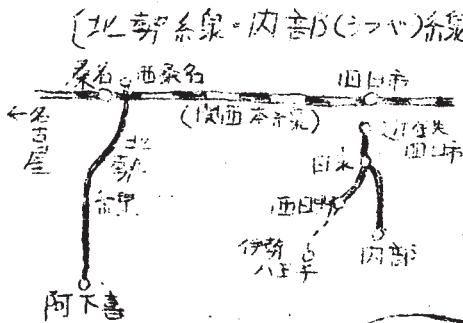


昭和47年、全線の3分の2に当たる赤屋町〜川島間を廃止し、国鉄と連絡を結ばない独立した鉄道となってしまった。それ以降ワンマン化などの近代化がなされた。現在建設中の瀬戸大橋の完成をまって廃止といううわさもある。

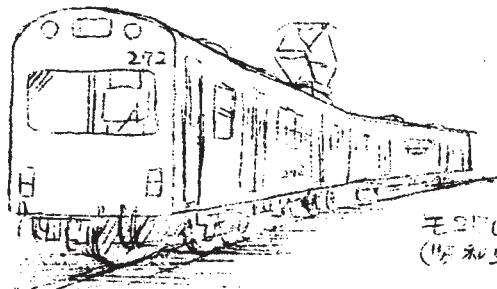
モハ103 + クハ24 →
(昭和36年製造)



(2) 近畿日本金鉄道 (三重県)

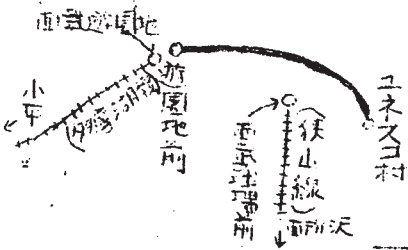


北勢線は昭和52年に特便として久々の新車登場して話題を呼んだが、それ以後ATS (自動列車停止装置) の採用など、特便としては破格の近代化が進み、トはヤ特便とは呼ばなくなってしまったようだ。内部線・八王子線は北勢線からの車両で増備した。八王子線は昭和51年に面田野〜八王子間が廃止され、1.3km残すのみとなった。



モハ103 + クハ24形
(昭和52年製造)

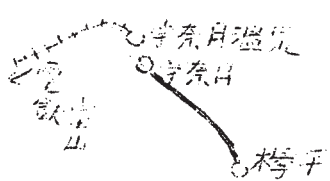
(3) 西武金鉄道 山口系泉 (埼玉県)



当初は、西武園の遊技施設として開業したが、昭和21年に地方鉄道の免許を受けた西武鉄道の正式路線。全線わずか5.6kmで中間駅はなく信号所が2カ所あるのみ。この鉄道の主役は台湾から輸入した普賢機関車521・532号、廃止になった井ノ口金鉄道から譲った木造客車である。

—— 越前 ——

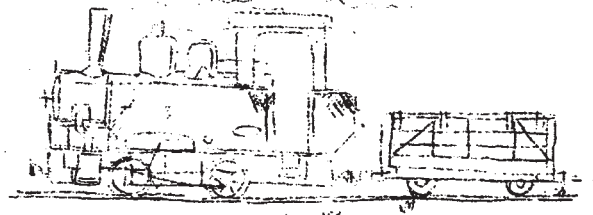
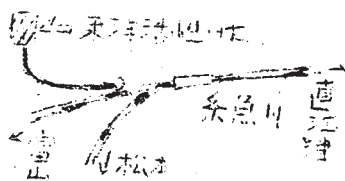
(4) 黒部峡谷鉄道(富山県)



雄大な景観を誇る黒部峡谷を穿れる観光先客を運ぶための観光鉄道。当初は発電所建設用につくられたが、昭和28年に地方鉄道に変更した。冬期は運休する。

(5) 東洋活性白土専用線(新潟県)

わが国最長のSLの樂園といわれているこの専用線は工場で大浦産白土を国鉄糸魚川駅西側の緩急ホームまで運搬するためのものである。全長約800m、車間≒610mm(2フィート)しかない。また軽便鉄道建設を目指し羅須地人鉄道協会がこの線の一部を間借りして運搬会車線の保存も行っている。



●次に過去に消滅したもののなかからいくつか紹介しよう。

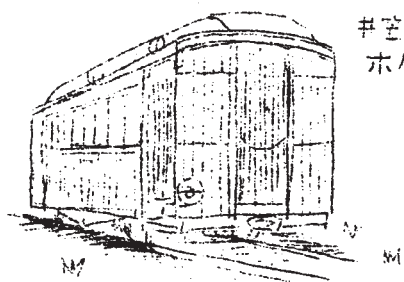
(1) 尾小屋鉄道(石川県)

尾小屋一帯の金鉱山から産出される金鉱石の運搬のために建設された金鉱鉄道がその前身である。昭和37年尾小屋鉱山閉山。翌年金鉱の系統下に入った。晩年は日本最後の軽便らしい軽便鉄道として注目されていたが、昭和52年3月17日一部の区間雪に埋れたまま最後の日を迎えた。廃線後赤門車軽便鉄道保存会が尾小屋駅の敷地の一部と2車両の車両を購入し動態保存している。

(2) 井笠鉄道(岡山県)

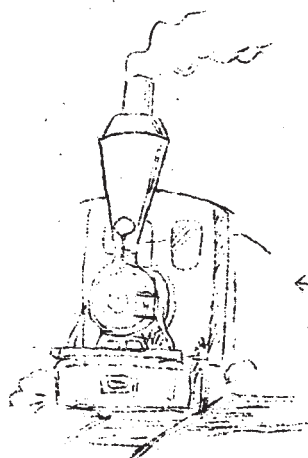
広島県との県境に近い井原、矢野などの町と山陽本線の笠岡とを結ぶためにつくられた。昭和42年に支線を廃止し

昭和46年には全線廃止となった。廃線後西武金失道が数車両の客車を購入し山口各駅で走らせている。また車庫のあった関端(くいは)には現在も10車両の車庫が残っている。



井笠金失道
ホハ1~6 / 大正2年製造

井笠金失道生え井坂主の木造客車。その一部は現在も西武山口線で走らな中!



←西大寺金失道の蒸気

独特な形をした煙突は"らっさよう煙突"とあだ名された。

(3) 西大寺金失道 (岡山県)

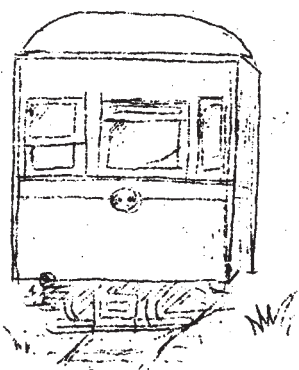
日本では珍しい車体間914mm(3フィート)が採用された。西大寺〜後楽園を結んでいたが国鉄赤穂線の開通により昭和31年廃止された。

(4) 聖貞城鉄道 (新潟県)

○の中にKを配したそのマークから、地元の人たちはこの金失道を『マルケー』と呼んでいた。戦後は冬期の交通確保のために残されていたようだ。昭和43年には両端が廃止され、国鉄系統と連絡をもたない独立した金失道になってしまった。昭和46年には全線廃止された。

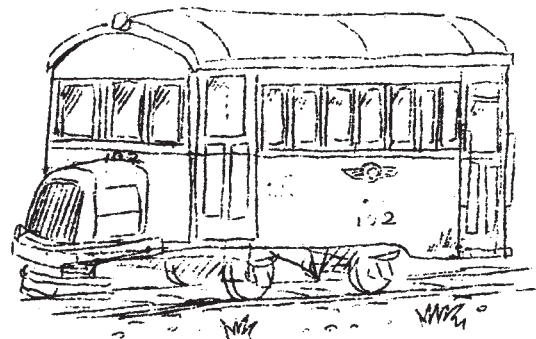
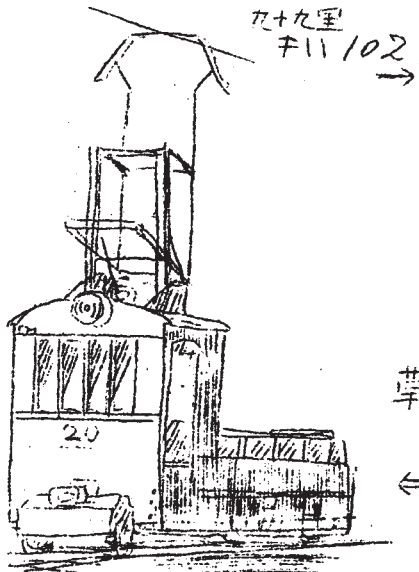
聖貞城鉄道ホラ5 →

ホト71という客車を昭和24年にかんざし・カーに改造し、更に昭和26年にディーゼル・カーに改造した車車両。さてそのホト71だが、歩道内に入るとけた鐘とかさ立てが有り、その奥は宣教といういかにも車に便らしい客車だった。



(5) 九十九里鉄道 (千葉県)

女小生車等と単端式カソリンカーがこの鉄道の名物。単端式とは、その名の示すように片方にしか運転台がなく、エンジンルームかといったユーモラスなスタイルをして113。昭和36年2月廃止。



草軽

デキ20 (大正9年製)

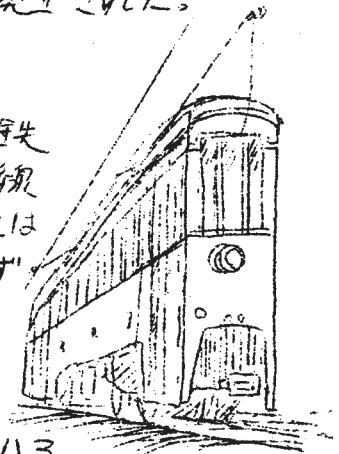
← 原形は東京電灯が工場地に輸入したB形電機。

(6) 草軽電鉄 (長野県)

国鉄軽井沢と草津温泉を結ぶために建設された、L形の電気機関車で有名。昭和37年全線廃止された。

(7) 花巻電鉄 (岩手県)

"馬ツラ電車"で有名なこの鉄道は国鉄花巻と西鈴温泉を結ぶ軌道線と花巻温泉を結ぶ鉄道路線から成っていた。"馬ツラ電車"とはデハ1, 3, 4, 5の4車両のことで、車体幅がわずか1600mmしかなく、当然のことながら車内では前に座った人とヒザがくっついてしまった。昭和44年軌道線を、47年には鉄道路線も廃止した。



デハ3 (昭和6年製)

(8) 木曽森林鉄道 (長野県)

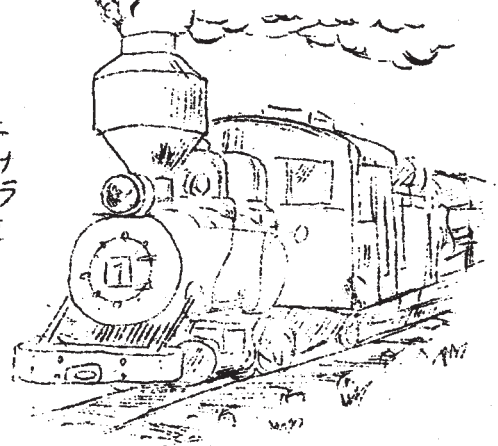
木曽21は明治30年代半ばには馬力などを使用した森林

—— 越前 ——

鉄道が使用されていたが、本格的なものは大正5年完成した小川線であり、中央本線上松を起点としていた。以後続々と新線が建設され、昭和13年には、支線や軌道を含めて総延長は約158kmに達し、日本でも最大級の規模を有する森林鉄道であった。昭和30年代に入ると日本各地の森林鉄道は次々と廃止され、昭和48年に遠山森林鉄道が廃止されると木曽森林鉄道は日本最後の森林鉄道となってしまった。その規模も徐々に縮小され、昭和50年5月30日、最後に残された大滝線で「サヨナラ記念」運転が行われた。

Baldwin製1号機

山火事を防ぐため、火垂突には大きな火粉止装置が取り付けられていた。昭和50年のサヨナラ運転の際に復元され、15年ぶりに木曽谷にドラフトを響かせた。



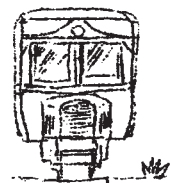
《軽便の現況と将来》

前述のように、現存する軽便鉄道で旅客営業するものは4社6路線である。このうち下津井電鉄では残された6.5kmの区間で細々と運転を続けていたが近代化、合理化が進み、あとは命脈ある限りである近鉄、内部線、八王子線についても同様である。

一方戦後に開通した西武鉄道山口線、黒部峡谷鉄道は、観光鉄道として発展の方向をたどっているが、前者はいわば規模の大きな遊技施設であり、後者は元、発電所建設用の軌道であり、両線とも従来の軽便のイメージからはあまりにもかけはなれている。近鉄北勢系統も52年に新車が投入されるなど安定している。この3線が今後とも存続するだろう。

—— 終 ——

※おわり：全体に読みにくい物となってしまった。
(特に1, 2ページ)

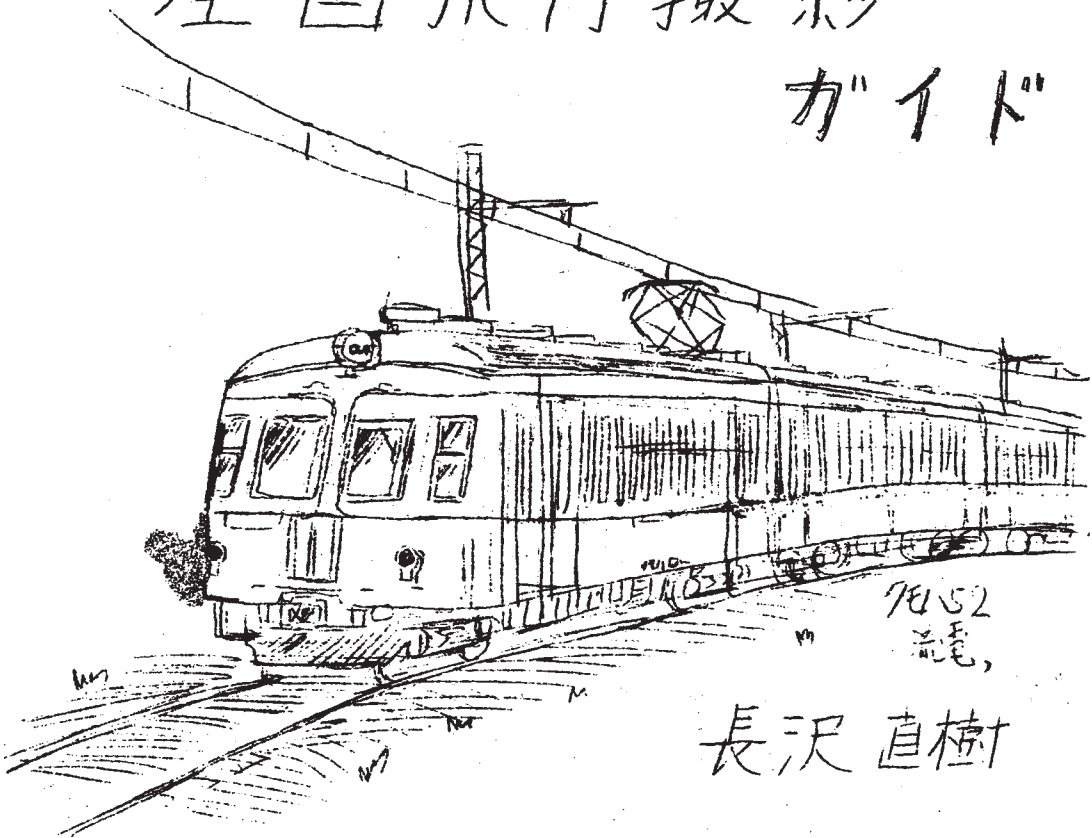


—— 越 前 ——

今年の夏あなたはどこへ行きますか 海へ山へ
 いいですね、でも行ってみたら案外期待はずれ
 だったり人が多すぎて銀座の歩行者天国のようだったら
 どうしますか せかくの旅に、そこで当鉄研随一の旅作
 長沢直樹が 旅のおもしろさ 楽しみ 駅弁 そいて美しい
 景色の場所を 地域にわけ きまに語る

全国旅行撮影

ガイド



7452
流電,

長沢直樹

送1号1号車

71N81,

九州

<一口カキド>

九州の国鉄線の中で日本来っていてもあきない線。それは九州の九州の長崎本線と佐世保線の間あたりだろう。長崎本線の肥前山口～長崎までの約100kmは有明海をみながら走る。かにちうけしき佐世保駅500円とまでいう。井田肥前山口(400円)の味は最高といえる長崎本線と佐世保線が分岐する肥前山口駅はしつてやがて列車が分岐点から断ち切れることで有名な駅だが駅のたすまいは意外とひろい。夕日がしむ海をバックに列車の写真を撮ることは鉄道ファンは一度はしたいことだろう。その最高の場所はなんとといっても大村線の大村～東国あたりだろう。

モデルコース

九州一周コース

—— 鉄道 100000円
—— 自動車 ××××× 100000円

東京 大塚 別府 別府 大塚 大塚 大塚 大塚

宮地 阿蘇山 阿蘇山 阿蘇山 阿蘇山 阿蘇山 阿蘇山

大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚

大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚

九州の広さみどころを回る一周コース。東京を大塚で発ち大塚から大塚の線路を使って別府へ翌日は定期観光バスに乗る。また大塚の途中の大塚泊まり。翌日の観光は大塚でハイクコースで山上めぐみをした後白川湖の湖畔温泉に泊まる。大塚から大塚の里、大塚へ出、大塚から大塚本線で大塚へ翌日バスで巡った後、大塚で泊り、大塚で市内めぐり翌朝大塚に引き下りした後、大塚に向う。9月1日は大塚～大塚住後で大塚見物の後、大塚に佐世保に向い、夜(夕方)直達して大塚。

車中2泊 8泊11日

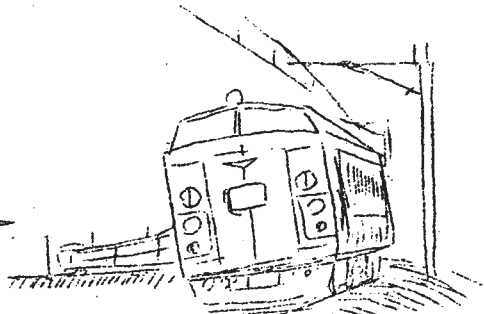
大塚

大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚

大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚

大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚 大塚

山陽本銀



山陰様

予贊本線

土族

モデルコース

——国鉄.

山陰山陽めぐり

東京(軍中) 福山 広島 岩国 柳井 瑞田 山口 横須賀

= 東茂 — 出雲市 — 大社^{○○○} 松江線 = 松江 — 鯨 — 城崎 — 典国 — 大津[○]
 - 高知[○] - 新大阪 - 松[○] 車中泊 夕白 9日,

大山こそ、コースに含まれていないが山陽と山陰の代表的な観光地を見つめようとしたプラン
 実行は旅行特急で山陽路の振りばいほます新市浦から名物の鯨鯨飯を食は4月下旬から
 11月下旬のもの 初日は湯島温泉に泊まり 3日目は広島市内観光後 5日山陽から山陰へは国
 地を横断するが5日目この日の夕方同じ世界最大の石炭田とわれ 月内は各級の車賃スノにはエ
 バーターが、料内には黒川がある。山陰で7泊目日新で泊まり内をゆく(1)見物したいが

毛八/80.

關西·西北陸

一口がイド

関西旅行と聞くと大抵が終業旅行を考えたろう、といふことは一目は
察したことがあつたのは、其の夏行の来る方は丁度お辰巳君にばかりでなく急務所定
と述べてゐては丁卯現物の後請が山陰本線に乗、芝田村で芝田から取寄りの小兵庫
に来て北陸路へ小浜第便はリ沢さ海岸登山が海にせまり岸には漁舟が数隻うばら
いり足つてゐる所が多い。又芝田川中田川の官事等の天橋廻りもかき込められ
のフに散見されている芝田 COLX 100 尺 80 ~ 100 X 100 の石垣のみぞくが
松林の傍々天下の絶景といわれている。春や冬近い秋ではないでいか

按方小

[illegible]

△a 扭扭線 胡蝶線

5年3月の大改修により潮田橋の本橋使用が開始され、5年に1回の大規模な改
正で開通と北陸支線に増設しての感が湧いた。この節では辰土川の行き
日本橋と始の白鳥等の時々またたき反方面の走行はすべてこの敷を通る。
潮田橋はその名の通り、往月には入り込んで走っているため所々目黒川や堀め
か川をバツリにしての構造地は山と少なく近江舞子〜新田間と志賀越の二ヶ所
くらいだ。う又山とバツリして接する近江舞子〜比良間がまたう又潮田橋は
石床がわがわが留付にあり又潮田橋は山といった構造体なりといふが新田
間は中継やちょっとは山なりが山なりに造られている。

6. 4. 2. 5

この区間はやはりが赤いのでとてもいい感じの物に
ハナにしてもらった。ヤマト、保来、馬場の間に鉄や馬場の間に鉄
たろう。そして二つの区間はいずれも運送の便がよくなるので、
向うで。

二、小波分析在信号处理中的应用

[illegible]

25号5号車
E0781

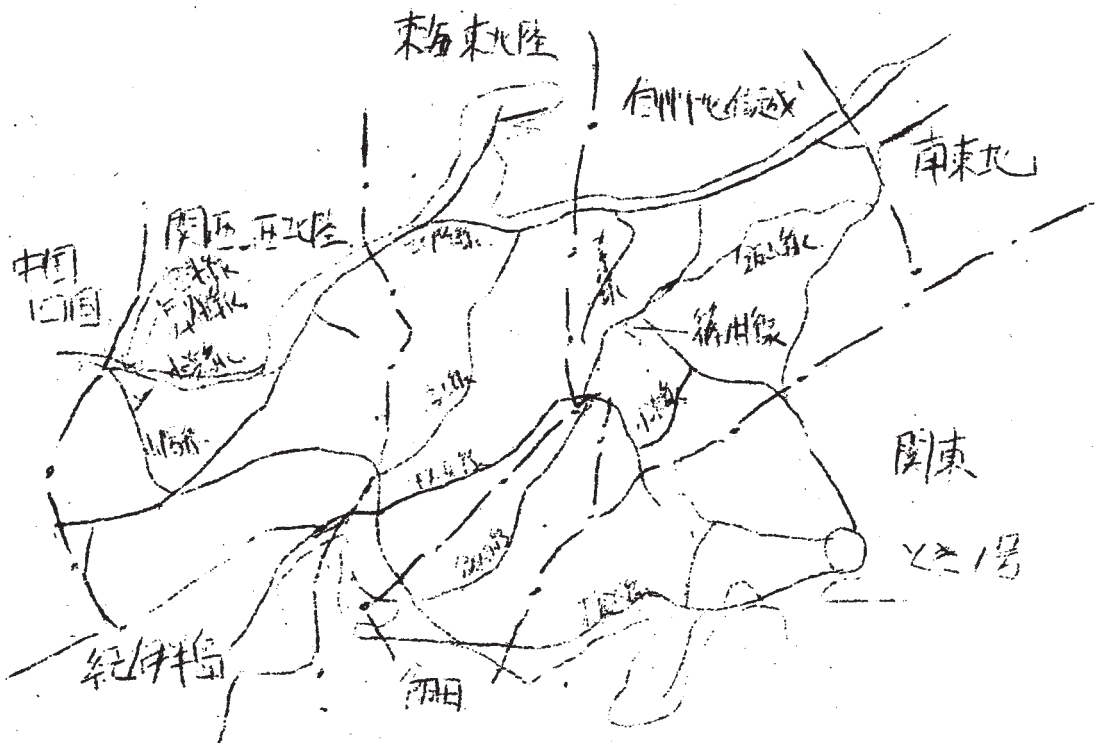
モデルコース

正直にいうとこれいふのが上げ残さないが大陸の一部と合致して
次のようなプランを作ってみた。

糸——直江津——^{新井}——^{新井}——石井——小浜——石井
宮——^(新井)天橋立——^(新井)——^(新井)城達——新大阪——糸

上野発、夜行急行で角耳へ、角耳から自初車又は山崎まで、宇治川
沿へその里を、平快を操縦して宇治川沿に泊る。3日月物は半朔に免つ
山から急行し、所還最へ行き、永平寺とあつて、所還最で泊る。4日月は
石井、小浜を経て、直江津へ泊る。5日月は、所還の敷物、多所とあつて、
天橋立の股のそばまで、さけから、所還に泊る。6日月は、所還とあつて、城達
温泉に泊る。7日月は、午前中に大野山、又、所還山へ登り、午後
急行して大阪に出て、いかにして、所還。

地理的分表



6号車 所還山

東海 東北陸

一口がイド

まず北陸側をながれてはとておかしうちうとこれからの
船の便が不便でいへる。食べ物は与んといへる。カニがおいしい
又名古屋から北陸へ出てはとておかしうちうとこれからの
船の便が不便でいへる。食べ物は与んといへる。カニがおいしい
又名古屋から北陸へ出てはとておかしうちうとこれからの
船の便が不便でいへる。食べ物は与んといへる。カニがおいしい

撮紡体 $\rightarrow$ (建、折)

新幹線の開通以来次第で乗りこなした当分では、我前からの後列本を運ぶ
 ために血気は至す方、しかし初め数々の後列本(特に名鉄と山正)が乗り
 込める。まず全鉄〜山正間、全鉄と大井川大井川間のカブカオオトであらう、
 である。大井川線送と北東の最良地であらう全鉄〜山正間、全鉄と山正の物販と北
 正から北正カーブや築地、山正の最良地であらう全鉄〜山正間の山正と山正
 大井川線と山正と山正では大正〜山正〜山正の間がよい

東九陸

牛乳1杯や不油全米近郊の田園地帯くらいにおおむね

中央西線

全月でも比較的遅くして巨額売れた後、ところが5月+6月の暴落に成り、
長期間の振る形、突如として力投不付、まず三蔵+一休、線間と津川+南松間の
鉄板+兼+木間、高+低+蔵原、近がよい

高松城

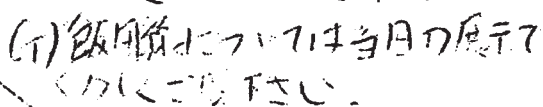
二府の間に三條はそれ大抵が山間先等と志しており、又大宮山から河津川
支流の河馬川に立上るためトそれと外橋の無い筈であるとして下流へ
へ金井の所非違も示して申はるゝ他にはお堀へ一箇年間ばかり付
し其間年々橋が崩れ下りるに堪へず、(が)物効がつかないで注進
した。

22/5/17

サシ181

一口がイトビ

撮影がイデ

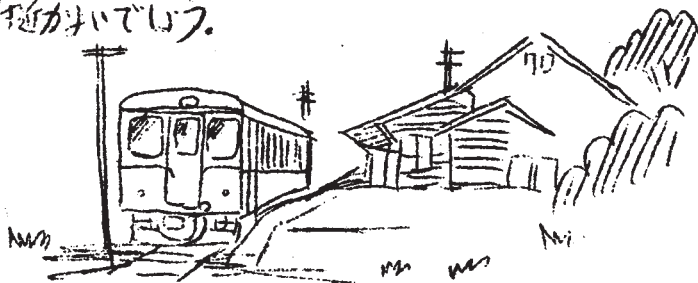


乙亥号 8号 陳
无 180.

1501

得影がイド

この地では大加敷の末の神はもちろのことそれから近なる支線を中心
にしての振形はいかかですか 前出の兄尾線はとてまよいアソビ人にやどられ
ていま鳥山線や仙山線もよい又中央の大加敷と海岸沿いの大加敷を経て
線水線や熊野線神保～菅谷間がよいメロア線のなかに田村近
かゝつておまの山をバックにして、又筑波山をバックにして隔りたい等は間木線
の筑波～菅谷間がよいだろう 仙台から山形方面にかけての仙山線の
面白山のトネとまた所を又ホームからねらうのかよからう又奥新川付近の田んぼの
平の直線コースがよい。通いよう仲間内で木沢のトネのとか木沢のへはとかい
われている小坂線の羽前小坂付近がよいでしふ。



七東北

報が本

真味錄

青森～秋田間 津軽湾の氷～陸奥湾の「矢立氷」

秋田 ~ 山形 同 院內 ~ 及位 乃 雄勝 山形

山形へ石島間 羽前中山へ上ノ山間 ちやどノックに戴王連山のスリ雄大
模図を望むにがてさる

大沢～峠間と坂坂～赤松間の板生峠

日越筑

日本海をバツクの横形井前中の方から、午後探検法において洲エツトに
なつて美し風景を見ることかである。日本海バツクの横形は次書一様図が最も
確である時に五ノ川へ小波渡や今川へ越後界川が有る北キーフのミラ休
は「鳥岩山」とバツクに井戸があるといふのであるが、文脈は午後方角、場所としては
田邊〜道佐間が終りの横形井であらう。その後は各々車が行く
概略にいひて置く。

一口X元

北(本通の)方へ舞臺の方へ少し右へ移動して行くこと失敗
 して、よくじいんに言われて初めてから時分に行きまふ

2212/021

毛八八〇.

登津線(長月寺～札幌)

〔長月寺～沼ノ端〕 この区間でまず有外のは 未だ切れておらず他に
内浦湾のハツル板形である。→沼ノ端 沼ノ端
かよい このほかには 杉山山とハツル 白丸 札幌間
かよい
〔沼ノ端～札幌〕 千歳～多岐間がふれてよい。

ノ北本線(旭川～札幌)

夕張列作近のまい 線通防も休とバツリ構うのがよい
では。

根室本線(札幌～釧路)

なにかいっても 各々へ 新幹線の「新幹線」が第1にけり
その他の板形地としては 白折へ 各列間が 11枚の板形
けり。

モデルコース

縣→運船→長月寺→札幌→旭川→上川→釧路
=矢野=川湯=新子=内巻川=釧路→山→札幌→
=定山=市街=札幌=各列=各列=支那川=千歳→札幌

左は各列が切れて 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に
川が 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に
札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に

札幌～旭川 9日、
last train

札幌から 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に
札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に
札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に 札幌に

昭和54年6月16日

作者

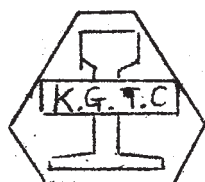
とさ 125 7/18/1

テールランプ 顧問 青木武夫

今年の八月から山口県の山口線に蒸気機関車(C57.C58)運行が復活すると聞いている。旅客列車としては、北海道の室蘭本線を最後に、引退を余儀なくされたあの勇姿を再び見ることができるとは、S・Lファンのみならず戦前から戦後にかけてその恩恵に浴した数多くの人々も胸おどらせていることと思う。黒煙を口吐きながら轟進して行く姿には、蒸気機関車のひとつ黒々とした巨体の逞しさだけでなく、何か人間的で、人生そのものを暗示しているようで、極めて教訓的である。

現代は何から何までスピードを尊ぶ時代で、ゆっくりしたものか邪魔者扱いにされ、ゆとりある情緒も味わえなくなった事に一抹の淋しさや切れなさを感じていただけに、今度の国鉄の勇断には両手を挙げて拍手をおくりたい。わがクラブでも、さ、そくこの夏休みに合宿を兼ねてあの勇姿を見に行くつもりである。

ところで、今年も文化祭に参加することになったが、展示・レイアウト関係は、例年とさして変わらないが、部員の中には海外まで足をのびし取材・撮影をして来た者もあり、一年間の研究成果を採録したこの冊子は、顧問から言うのではおこがましい感じもあるが、同好会でこれほど充実したものを初めて発表したのを未だ見ていない点で大いに部員諸君の努力に対し、感謝したい。本当に御苦勞様でした。



鎌倉学園鉄道研究会