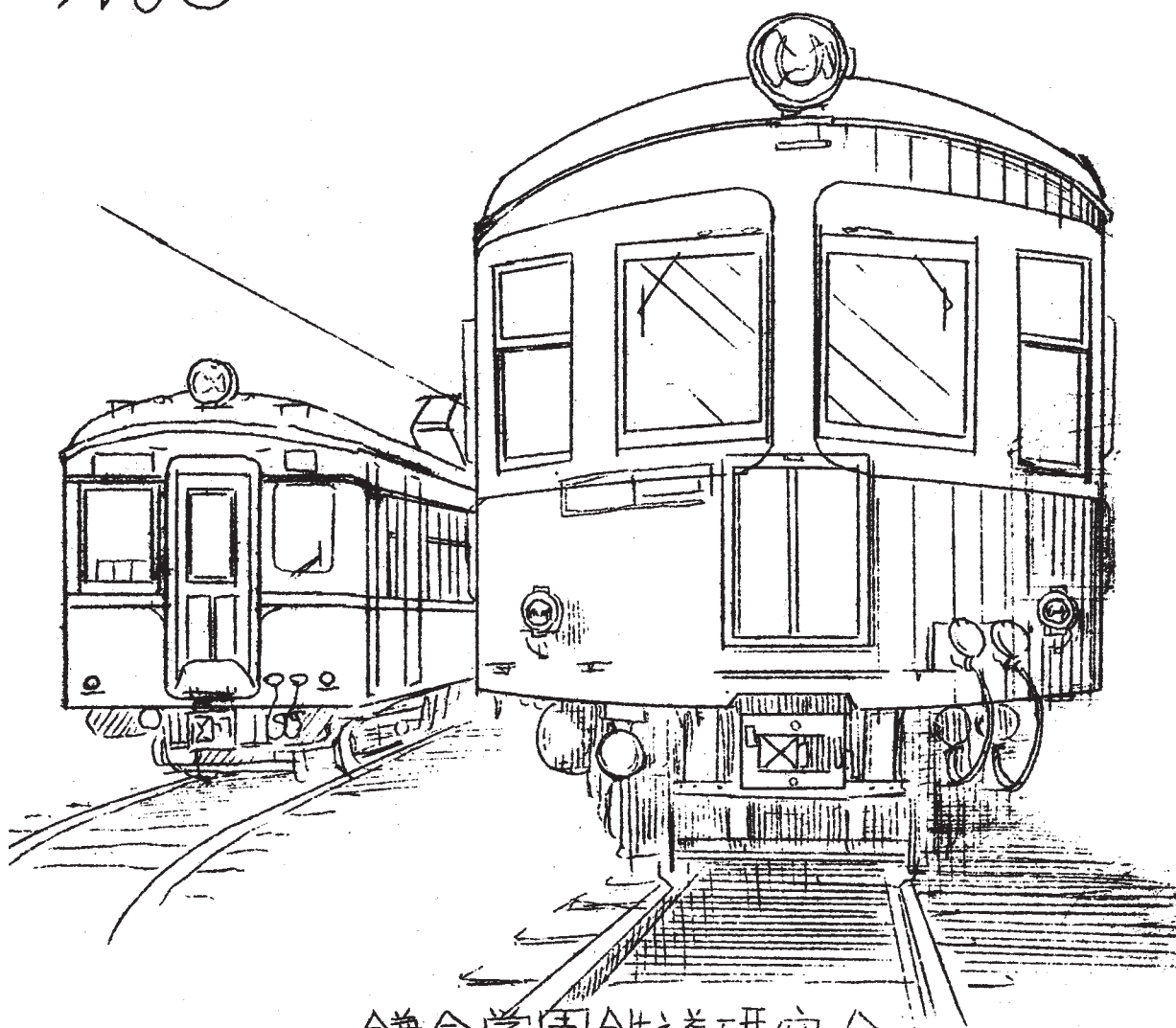


てつる

No.3



—— 鎌倉学園鉄道研究会 ——

=神奈川の私鉄-東急、小田急、相鉄の歩み=-

——中嶋洋一郎——

その1 東京急行電鉄の歩み——東急の前身「アリスカーズ」が——

東京急行の前身になったのは、大正12年3月、大震災の半年前に開通した
目黒・溝田電鉄だった。その後、姉妹社として、渋谷と横浜を結ぶ東京横浜
電鉄が設立された。そして、大正15年にはそれまで開通していた丸子多摩
川(今の多摩川園前)を起点として、神奈川に至る14.6kmを開通させた。

今の東横線のようになったのはずっと(といっても2、3年だが)あとのことで、
昭和2年ごろ、渋谷へ丸子多摩川が完成してからのことである。

その当時、神奈川と呼ばれた終点は、高島台のトンネルをくぐったすぐの
ところで、青木橋のすぐ近くで、京急の神奈川県とむかい合うように
あった。しかし、その駅は戦後復興工事が、25年に廃止された。そして、昭和
3年には現在の高島町まで、さらに昭和7年3月には、桜木町まで延びた。

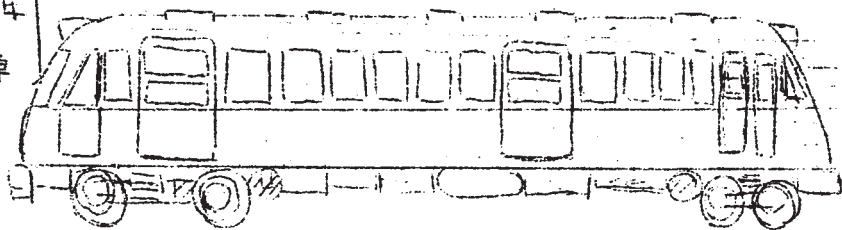
また昭和11年には、急行として、流線形のガソリンカーがふ目見えして、短命
ではあったが、子供たちの人気を呼んだ。これは通勤のピークに変電所の容
量をふやさないために、考えられたものだったが、加速がみえく、ガソリン
の統制などの問題をかかえており、すぐに神中鉄道(今の相鉄)などに
もちめられていった。その翌年玉川鉄道の合併吸収14年には、目黒電鉄と合併
した。戦時中は交通企業の統合が図られるなかで、東急、京急、小田急など
が合併して、昭和17年に、東京急行電鉄となった。

玉川線はむかし、たまごんと呼ばれ、親しまれていたが、南武線からののり
か入客が多くなり、輸送力が不足してきていた。そこでここへ大井町線が
乗り入れることになり、路面を大形の車両がのろろと走って行くという
なかなかユーモラスな光景が昭和41年3月まで続いた。

——TKK 東 急——

昭和23年に東京急行が分割し、管内の私鉄もほとんど元のままの
 状態にもどり復興の意気込みが強い時代となる。この数年間をすぎると
 私鉄は軽量高性能車両の時代へむかう。それは昭和28年ごろから30年
 ごろにかけてで、東急のほか5000系もこの時に誕生したものだ。このた
 めこの形の鉄の車両は、しばしば「昔カエル」と呼ばれた。そして昭和
 23年には5200系が登場、今は塗装のはみける経済車として、多くの鉄道
 を走っているステンレスカーの日本一号がこれである。次いで30年
 にはアメリカのババ社と金沢区の東急車両の提携によって本格街の
 ステンレスカーの7000系が登場した。これは回生ブレーキシステム
 (下り坂のとき、電気を架線にもどしてやり)をつけた経済性のある軽快
 車両である。ステンレスカーがシンボルとなったこの強い東急がある
 が、現在では新造車はすべてステンレスカーのみで、約700両ある車両の
 うちステンレスカーが占められている。その反面旧満鉄などに使われて
 いるようなかなり旧式の車両もまだ数多く見られ、たいへん興味深いとい
 えよう。また昨年の営業キロをもつ私鉄(比較的)はとてかく、現在の
 私鉄はほとんどが特急を各乗る列車を運転しているのにもかかわらず、
 東急は東横線の急行以外はすべて「普通」である。これは東急が、いかに
 沿線住民の短距離利用のことを考え沿線住民の足として発展してき
 たかということを証明しているのではないだろうか。

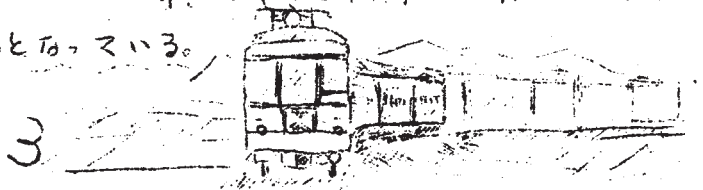
昭和11年
 ころの
 カツリ車



小田急電鉄

その二 小田急の歩み ——— 小田原野を駆けぬける

小田急の開業したのは昭和二年4月1日のことで、当時の社名は小田原急行鉄道といふた。この小田急は当初から小田原と鶴巻の2本の線路を一部も余りてほとんども複線で開通させたのだから、その意気込みはなかなかのものであった。車両は大正から昭和へ改元といふころから、本庄から鶴巻へ通る時代にあつてもらう小田急も開業当時から鶴巻でモハ1形(今のデハ150、デハ1100)といふた。これがなかなかの長寿者で今でも熊本電鉄や日立電鉄などで健在である。駅舎も洋風のしゃれた建物が多くつくられ、向ヶ丘遊園や新松田などにその面影をのこしている。又、昭和4年には江の島線も開通した。このように華々しく走り出した小田急だ。だが、経営の面はなかなか難しく昭和初期の不況と沿線の人口の希薄な面によりかなりのダメージを受けていた。そのため人員整理や観光地への割引き回遊券の発売なども行なつた。だがそれでも足りず、昭和5年～11年までの7年間は従業員が異動なしでしかも車両は昭和11年まで新造車なしというありさまだった。昭和15年に帝都電鉄(今の京王の井の頭線にあたる)を合併し翌年には丸の内線が電氣に合併、さらに16年には、東横京浜などと共に戦時中の交通企業の統合政策により、東京急行電鉄となり、23年の分散で東京急行の小田原線、江の島線として戦中戦後をすごした。そのころ非常時の東海道線かう回路として検討されていたといふことで何度か国鉄の機関車が走行試験を行なつたといふこともある。又、戦後の車両不足時には国鉄のモハ13が投入された。といふ。そのころの車両、天井のないバラック車で、今ではすっかり古いといふなり、デハ1800形及び1850形となっている。



小田急の戦後の急速な発展ぶりには、注目すべきところがある。
まず昭和23年に1100形を使用して新宿〜小田原間に特急の
運転を開始。翌24年には車体を黄色と紺色に塗りわけた、クロス
シートの特急電車1110系がデビューした。25年には、箱根登山鉄
道の箱根湯本まで乗り入れた。これが大成功で、ロマンスカーの
名は一躍有名になり、あのSE、NSEが登場することになる。
まず昭和22年に3000形SE、23年に3100形NSEが登場した。こ
のSE、NSEの特徴は車両と車両の連結部の所に台車が有り緩急
の車両が通った。二両のようになっている(NSEは二両一組)
これによって曲線での高速性の向上と軽量化がはかられている。
このうちSE3000形はブルーリボン賞の第一号でもあり、スピードテ
スト(山形〜三津)では当時としては狭軌鉄道世界最速の
145 km/hをマークしているという。正にSE(SUPER EXPRESS)
スーパーエクスプレス といふものといえよう。昭和30年に国鉄御殿
場線に乗り入れ、キハ5000、5100形を使用していたが、電化後はこ
こまでもSEの延長線が活躍するようになり、今日に至る。その
ほかには昭和29年にキハ2200形がデビューしており、その後2400系
2600系とついで現在は急行用となっている5000系、地下鉄乗り入れ
用として9000系が整備されている。他社線へは足を延ばしなかつ
ても、自社線の延長のなかった小田急も、昭和49年に多摩ニュータウン
への路線として多摩線を開通させ、50年に小田急多摩センターへ
至っている。又神奈川県内で唯一、特急料金をとっている私鉄と
しても小田急は、知られている。

小田急

4

==== 相模鉄道 =====

その3ー相鉄の歩み ————めざましい躍進

相模鉄道は大正15年5月12日、二保川〜厚木間に開通した神中鉄道が、その前身である。この相鉄、営業キロは短いが(33.8km) 年間輸送人員は1億7462万人と、大手私鉄に負いつかんばかりである。

この躍進ぶりはすさまじいもので、昭和3年には輸送人員3100万人、

車両数46両であったのが46年は1億4000万人230両というありさまである

神中鉄道の設立をもくろんだのは、地元の豪紳家らで、厚木、瀬谷などに

住む人の足の便と、砂利採りなどを目的としていた。開業当時はまだ東海

道線に接続しておらず二保川〜横浜間に乗り合い自動車も運転していた

(保土ヶ谷、神奈川方面へのももあった) このころ走っていた三号蒸

気機関車は今ではかしわ台の車両基地に展示保存している。その後、路

線が横浜方面へ順次伸びて昭和4年2月には西横浜まで開通しこの年には

ボギーカーも登場し、電車でも入向しにつとめた。昭和8年には

横浜まで開通し、これにより乗客数もぐっと増え、昭和10年にはボギ

ーのデングル車まで30形を製作した。昭和14年、東京急行の資本下にな

り、18年には同じく湯本下にあった相模鉄道と(国鉄の相模線にあたる)

合併した。戦時中、石油入手難などから電化が計画され、東京急行の財

源材や車両を転用して、昭和14年6月1日に横浜〜西谷の電化がなされた

その後、経営が苦難を極め、昭和19年には国策上の理由から神中鉄道の

支線となっていた相模線を国鉄が買収し20年には東京急行に経営を委託

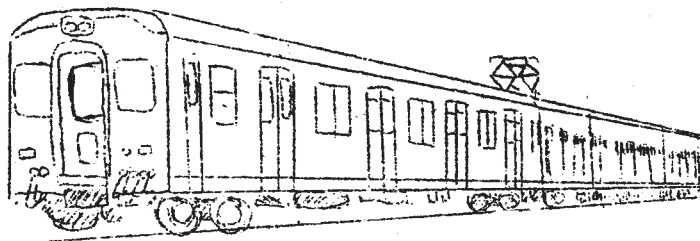
することになった。その際、沿線の軍需工場への輸送力増強のため、複

線化が計画されていた。昭和19年9月までに横浜〜海老名の電化はして

いたが、単線であったので輸送力にかなりの問題があった。

しかし複線化とは言っても、戦争中のことで物資が足りず、そのころ合併して東京急行となっていた東急の池子線と小田急の江の島線の一部を単線化してそのレールや枕木を転用して複線化にかけたが、戦後までついに完成せず、これらの線材は元の線にもとめていた。またとかう電化された二保川～海老名間は小田急から電気が供給されているため1500ボルトとなっていたが、横浜～二保川間は600ボルトで不揃いだったのが、昭和24年12月に全線1500ボルトに統一された。そして昭和22年5月に東京急行の運営から分離したのを、再び複線化に着手し、西横浜～西上尾川間を先づじめに昭和49年3月までかかって完成させた。

昭和51年には二保川から分岐して、いずみ野までの11.5kmの路線6kmが開通した。これは横浜西群、藤沢北部の鉄道のない地域を通って平塚まで至る計画の一部である。車両はすべて国鉄や小田急からの旧下りや気動車の改造車ばかりの寄り合い所帯となっていたが、昭和50年にポデーの下部で足まわりをみほうポデーでラント式の500形が登場して注目をあびた。56年からは20m級4つドアの6000形が製作され、現在では5000形もポデーをアルミとした5100系に更新され、すべて20m4つドアに統一されている。また運転方式を見比べると急行は横浜～二保川間1ストップ、二保川以遠を各駅停車として、普通は横浜～二保川間のみ又はいずみ野線直通となる。ここで横浜側の旅客の利便のために、独特の二段式タイヤともいうベヨタイヤを組んでいる。



中学生部員の研発表

今日のテーマは「夏休みの旅行」という課題で11月10日までに提出のあった物のみを載せている。

現在当鉄研には15名程の中学生部員がいるが、彼らの中には非常によく働き高校生部員も目を見はるような活動をする者もいれば、箱だけ置いて活動にあまり参加しない者もいるが、みんな高校生部員には見られないような純心な心で活動に参加しているようだ。これから中学生部員に大きな期待を込めるに違いないである。 部長 長米直樹

1. 神戸への旅行 中一 山野上 壮

夏休みには両親と僕に神戸へ旅行に出かけた。

行きは東急14:24、16:13に乗り、神戸を目指した。みるみるうちに、16:13は加速し、いよいよ新神戸を過ぎ小田原に着いた。熱海のあたりだった。30分ほどの後に着いた。人が車内販売のわねえさからサンドイッチと買い、その横の人はおべんとうを買ったようだ。富士のあたりでは左側に富士山と見ることができた。そうしているうちに、うとうととして寝てしまった。目がさめてみると、京都/値だった。そしてあっという間に新神戸につけてしまった。これは神戸の出来事だ。母と一泊におべんとうを食べていると、前から女の子が来てはくのはにみれ通り過ぎて行った。その時は気が付かなかったがその人はプロゴルファーの樋口久子だった。のてはと思った。

能登への旅行 中一 堀雅人

夏休みには家族そろって能登に旅行した。鉄研に所属していることが完全に無視して行きは7:35発の全座 各駅小松行に乗った。予定では7:35分発だが滑走路にきりが出て8:00に離陸した。自陸の生中継をやっていたので機内放送を聞いていたと急に聞こえなくなったので、スクリーンのおねえさんを叫んだら「インターホンが壊れている」といわれはじをかいてしまった。例年はやはり鉄研に入っているので全座から(さぎ524号機)で振替えて、松からは新幹線で帰ってきた。

列車の編成 中一 松本大造

ほくはこの夏休み秋田に行った。その際に集ったつばさ3号と併走した特2号の編成を調べてみたのでここに発表します。このつばさは8/15日現在、特2は8/16日現在のものです。

つばさ 3号 8/15日現在

1 71471-1040 上野方

2 E1484-1070

3 E1485-1070

4 E1487-1080

5 E1483-1080

6 E1481-1084

7 E1481-517

8 E1484-1083

9 E1483-1083

10 E1489-1085

11 E1481-1085

12 71481-1083 秋田方

上野→秋田

上野 12:03

秋田 19:55

特2号 8/18日現在

E1 ED75 759 上野方

1 オハ 7/12 2085

2 オハ 7/12 2060

3 スロ 762 2065

4 オハ 木10 2073

5 オハ 7/12 2070

6 スハ 7/12 152

7 オハ 12 319

8 オハ 12 363

9 オハ 12 320

10 オハ 12 322

11 スハ 7/12 108

12 秋田方

秋田 19:21

上野 6:05

鎌倉学園鉄研研究同好会の反省と展望

長沢直樹

反省

今年も早11月になりおます所あと1か月で今年もくれてゆく
今年一年間を今振り返るといふことがあったように思われる
1月のレイアウト建設に始まり4月の部員勧誘、5月のレイアウト完成
中でも6月に行なわれた文化祭は思いで深いできごとであった。

文化祭では同好会史上初の二教室使用が認められ予集も
文化祭総経費では最高の金額をもち車両も昨年より少ないが250面近く
集まった。がしかしはたしめ込みいえるべきだったのであうか
と考えると私は失敗に終わったと思う。たしかに二教室使用は同好会創立
以来の願いであり校内における鉄研の地位向上は、はたしてその
発表内容及び運営はきわめて不備不足であったといわざるをえない
まずレイアウトの保守はきわめて悪く特に電気系統は最悪に近く乗務員の交代
や車両運用もよいとはいえるべきではなかった。次に展示部門における説明不足
は文化祭後出された校内新聞に書いている通りの状態であったことはいまでも
ない。又観覧動員数においては去年より上れたものの研発表展示教室の
不入りはきわめてまずいものだった。又つろ2号の印刷のまずさはいかな
いものとしても内容のばらつき統一した意見が出ていない点は後に井上隆男先生
から指摘があった通りである。又一部部員に見られたやる気なさは文化祭を
不成功にした原因をいっても過言ではない。

展望.

教養も毎年度と同じように文化祭をクラブを中心行事にするという点には変えないが内容については大きな変革の時期にきていると思う

まずリサイクルについてだが来年度も10ヶジアウトというが現在部員がもっている10ヶ西は100面(増増お)にしかすぎず90面であつたリサイクルを動かすべくここはきつめてよい限りである。この点については先輩からの部員借用を始めいろいろな対策を考案中である。又一部部員が述べているヶジリアウト新設論については今はまだ時期早ういふの思が濃厚である。来年度のヶジリアウトをやることになつたとしても私としては技術的協力はあるが金銭的協力はなかつてゐる。これはすでに生徒会からもう部費がすでに断絶の状態に來ているほかたとえ今年度追加の金額がもらへたとしても10ヶジリアウトの運営で多うはつてゐるからである。又教養の二教室借用については不可能と答へた方がよいと思う。その理由としてはまず第一に今年の文化祭の状態から見て生徒会が認めないということと現在一部部員がいないということである。二教室運営は非常に大変であり現在の部員数をもっていへば可能ではあるが部員各位のやる気にかかっているからである。もし今年度の様な状態で文化祭に望むのなら二教室借用はあきらめた方がよいということである。かといふ一教室では来年度のほうまでたないたがつて私としてはサテ教室の使用を考えてゐるしだいであるがこの実現には部員各位の情熱が必要であるということはおのづから通りである。

又今年一年間ご指導して下さいました先輩諸氏顧問の皆様生に深く感謝いたします。

554 11 13

10

テールランプ

文化部が日頃の活動成果を発表する機会は、文化祭(学園祭)などの全校的な行事や部会報などの刊行物をもってする位で、他にはあまりないように思う。

この度、わが鉄研では「鉄路3号」を発行することになった。頁数も少ない小冊子ではあるが、全部員が忙がしい中を、それぞれの持ち場で協力し合ってきた汗の結晶なので、それだけに価値があると言える。これから更に4号5号……と新鮮味を加えて発刊していったほしいものである。

顧問 青木

編集後記

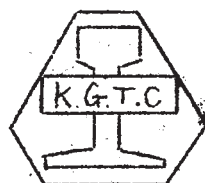
終った終ったてつろ3号やん終った4号は萩の文化祭に発行します。
では又会う日まで N・N

このてつろ3号は私がはじめて書いた私のための雑誌です リッ

これからの鎌倉学園鉄道研究会の発展を期待してほしい。 TK

なんとなく来年の鉄研はツブシルという

制作



鎌倉学園鉄道研究会