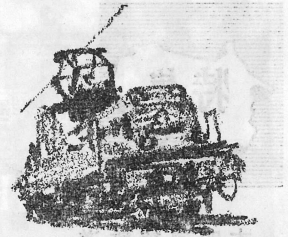


鉄道ピクトリアル

1957年9月号 Vol.7 No.9

「四国の鉄道」 特集号



表紙「土讃線を行く」	山中 覚
グラフ	
谷間の駅 第3回写真コンクール入賞	坂本 晃 7
四国を走る…1 <土讃線におけるDF501試運転>	山中 覚 8
四国を走る…2 <予讃線内海に沿って>	佐竹保雄 9
宇高連絡船	山中 覚 10
四国を走る…3	本島三良 27
From my photo album	K. Nishio 28
四国を走る…4	29
幽遠境	山中 覚 30
四国の私鉄車両集	江本広一・山中 覚 32
四国の機関車	江本広一・佐竹保雄 34
わだいのくるま(12) 相模鉄道モハ5000形	柴田重利 51
トピック	
フオト	
東京駅の話—中央線ホーム拡巾・最近の新造車展示・臨時特急「さちかぜ」—新湘南形電車完成・定山溪鉄道新製ディーゼルカー・東武鉄道赤城山ケーブル・山陽電鉄新車2700, 2701・江若鉄道ナハ1957岡山臨港鉄道新製ディーゼル機関車	52
DEきょうしつグラフ	54
記事	
今月の話題「近鉄完全冷房特急運転」	3
四国の新しい鉄道	西亀達夫 4
四国鉄道局の思い出	大塚 茂 11
高松駅・改良工事の話	鹿島健次 16
四国の鉄道	谷沢潤二 13
買収されるまで—四国の私鉄	山中 覚 20
質問に答える	23
四国の機関車	谷沢潤二 24
鉄道の話	26
重大運転事故を顧みて(その4)	水野正元 35
宇高連絡船夜嘶	山中 覚 39
四国のディーゼル車両	M 生 44
大歩危紀行	橋本正夫 46
読者短信	48
車両の動き	50
DE教室	55
新駅・新線開業	56

今月の話題

近鉄完全冷房特急運転

車両の冷房装置は、古くは満鉄アジア号に、新しくは連合軍専用車に取付けたほか、国鉄では1等車の一部、展望車・寝台車・食堂車など75両にもうけられたのみで、殊に電車では湘南形電車の2等車1両に試験的に取付けられる程度で、建築物などに比べて著しく立遅れている。

近鉄が大阪—宇治山田一名古屋間の特急車30両全部に“機械圧縮式”冷房装置を取付けて、いわゆる全車完全冷房電車を6月下旬から営業運転して相当の成果をあげていることは、今夏最大のトピックとしてみてよい。

この冷房装置は、近鉄・川崎重工・近畿車輛3者の技術提携によるもので電動車と付随車各1両を1組とし、付随車に全部の機器をまとめ、電動車は連結風道を通じて冷風を循環させる方法であって、全負荷運転で車内温度は23°C(外気より約6°C低下)の適温を保ち、常時50%内外の湿度と8分ごとに室内換気をすることにより7.5冷凍トンの冷凍能力を有するものである。(前号グラフ)

車両の冷房が発達しなかったのは装備重量が増すこと、製作費が高いこと、保守費が余分にかかることなどがあげられるが、この装置では従来の客車の1両分の重量(約5トン)で2両分の冷凍能力があること、装備の簡易化と量産で1両400万円できたこと、各部品配管の簡易堅牢化で故障なく保守取扱が容易となったことがこの成功となったものと思われる。

国鉄の名古屋—大阪間準急電車の実現に備えたとはいえ、日本最初の完全冷房電車が近鉄で実現したことは偉とすべきであろう。

表紙「土讃線を行く」山中 覚
土讃線阿波川口—小歩危間白川橋梁を渡る124レ機C58339 坂 32.6
7頁「谷間の駅」坂本 晃
第3回写真コンクール入賞
昭 32.3.12 土讃線坪尻駅にて