

付けられていた。単線区間に適したシステムであつたものと考えられます。

30年代に単線区間に開発された「日本鉄道信号機」製の単線自動信号機が全線に設置され、電車のスピードアップと、運転回数を増加し近代化が進められた。

| 当時の鉄道用車両保有数 | （昭和39年6月現在） |
|----------------|-------------|
| ○電動客車（駆動電動機なし） | 11両 |
| ○制御客車 | 2両 |
| ○電動貨車（旧国鉄天下） | 1両 |
| ○貨車 | 4両 |
| 計 | 18両 |

——笑えない

本当の話

旧宇山駅に、列車区があつた。当時の車両には貫通式の車両ではなく、旅客数に応じて増結した。車両間の連絡方法は、乗務員同志の対面対話以外には、出発進行等、最小限の連絡を車掌の木イッスルで用ひたした。

車両は導入時期により異なり、車両によっては乗務員席と片側のみの車両もあつた。したがつて満員の際に、右から左へ車両の外に出で、連結器やテールランプを足場にして移動した。又後の車両から前の車両に連絡のため、軽技師ぞこのけの事をやつてのけた。車内

K君と言う車掌見習がいた。乗務については、列車内の切符の販売・検札、無人駅での乗改札と、列車の扉の開閉と確認、タブレットの受渡、車内での案内業務等多忙を極めた。各駅で状況は異なり業務に不慣れな為、すべての業務が終了した際、乗務員席に乗り込んだけて「出発進行」のホイッスルを吹くのが通常であるが、当日は特に忙しく気も焦り、プラットホーム上でホイッスルを吹いた所、運悪く乗務員用の扉は閉じており、乗り込めず、ホイッスルで停車の合図も出来ず、一人ホームに残された。列車はワンマン運行となつた。電車にはバックミラーがなく、運転席からは後方の確認は出来なかつた。次の駅で駅員を臨時に車掌に仕立てて運行した、笑えない本当の話であった。すでに時効となり、当の電車も消えたが、当時K君の話はあまりにも有名であった。

廃線後の電車達の消息は、二十数年の年月は長く、現在確認出来る事柄のみをお知らせし、「意外史」を終えるまでにその後をご報告したいと考えます。

彼女たちの輸送は、大阪の「上組陸運㈱」が担当した。宇山駅構内の線路はレールをはじめ枕木・路盤のグリ石に至るまで、大型トトレーラーの進入可能な様に撤去された。引込線で電車は車体をジャッキアップされ、台車はすべて車体から分離され、トラック用のゴムタイヤに換装された。作業は工機部職員と上組作業員と合同で進められた。道路での高さと重量制限で、パンタグラフ・ヘットランプは外され、床下のエアーコンプレッサー・エアータンク等も取り外され、台車はトラックに積み込まれ、深夜を待つて大型トラクターに引かれてR28を炬ノ口港へ、そして大阪湾フェリー「みづほ丸」に積み込まれ、海路和歌山へ向かつた。

県のある電鉄に、この話があった。マイカーの普及から、地方都市にあっては特に鉄道離れ・バス離れが急速に進み、過疎化がこれに輪をかけた。やがて廃線・バスへの代替運行等で各地の電鉄が消えた。

和歌山県下の私鉄も南海電車を除き、次の5社が存在していたが、電鉄が消えた。

- 「御坊臨港鉄道」……………廃線
- 「有田鉄道」……………廃線
- 「和歌山電気軌道」……………廃線
- 「野上電気鉄道」
- 「紀州鉄道」

2社が営業運転を続いている。