

コンテナ特急「たから」小史 (1959.11.5~1969.4.25)

1959年(昭和34年)11月5日 コンテナ特急「たから(71, 72レ)」汐留~吹田操車場に運行開始。
 一種規格の5t積の5000形コンテナを5個搭載したチキ5000*1(自重15t)を24輛+ヨ5000*2の25輛編成で、全長460m、総重量973t、牽引機：汐留：EH10：梅田：D52：吹田操車場
 71レ：汐留発：19:35、梅田着：6:30、72レ：梅田発：20:40、汐留着：7:35
 最高速度85km/h、所要時間：10時間55分、(表定速度50.7km/h)
 *1：1963年の称号改正によりコキ5000
 *2：従来の最高速度75km/hのヨ3500の軸箱支持装置を二段リンク化改造し、最高速度を85km/hとした。

1961年(昭和36年)10月1日：「第一たから(50, 51レ)」、「第二たから(52, 53レ)」増発。
 この列車が好評であったため、一部を変更して1962年(昭和37年)からチキ5500(後のコキ5500)、6000形コンテナが製造された。
 「たから」に由来する列車名としては、九州に向かう「西たから」、東北・北海道方面に向かう「北たから」などが設定された。

1968年(昭和43年)10月以前の東北本線は、盛岡以北は非電化だから、奥中山の25%勾配はD51の三重連で越えなければならなかった。東北本線においても、貨物輸送は1000t牽引が原則であったが、対北海道急行貨物「北たから」、「ほっかい」は、速度向上のため牽引定数を800tとし、30km/h運転を行った。

D51が25%勾配で250tを牽引する場合の均衡速度は30km/hである。重油併燃で15%の出力アップを行えば、D51三重連で、800t牽引で30km/h運転ができる。詳しくは、拙著「蒸気機関車の牽引定数」をご覧ください。

1966年 100km/h走行が可能なコキ10000が登場。

1969年(昭和44年)4月25日：トラックと鉄道の一貫輸送サービス「フレートライナー」の運行開始に伴い「たから」の名称廃止。

1970年 コンテナの二種規格(ISO)を導入

一種規格：1959年(昭和34年)国鉄コンテナ誕生と同時に制定された国鉄独自の規格で、L:3240mm×W:2300mm×H:2350mm。有蓋コンテナには5000, 6000, C10, 通風：V10, 冷蔵：R10, タンク：T10などがある。5000, 6000形コンテナの塗色は、当初は「青大将」色の淡緑3号であったが、1964年から黄緑6号

二種規格：1972年(昭和47年)C20形式の誕生に伴い制定された規格で、ISO規格の10tコンテナと共用する際、効率よく積載できるよう主要寸法をISO準拠に改訂したもの。ISO規格の5tコンテナL:12ft(3658mm)×W:8ft(2438mm)×H:8ft(2438mm)(L12ft×W8ft×H8ft)には、C20, C35, 30Aなどがある。二種規格コンテナの導入に伴い、コキ5500, 10000などは、台枠上の締結装置を移設し、4個積みに改造された。二種規格コンテナの普及に伴い、コキ5500, 10000などの旧規格の車輛は淘汰が進んだ。