近鉄電車　その９　名古屋線拡幅工事

昨今の近鉄には、華々しさが少ないが、日本最大の私鉄といわれていた時代があった当時の近鉄にはガッツ！！！があったように思います。
戦後いち早く昭和２２年には、大阪～名古屋間に有料特急を走らせ、世間をアッといわせたが、途中、軌道幅の差から名古屋方面には、中川駅で乗換の不便があった。
このため戦後スグに名古屋線の改軌（１０６７→１４３５）計画が立てられ地下の名古屋駅の拡充から着手するなど着実に実行されていたが、営業運転しながらの工事では完成までには相当に長期間かかると思われていた。
悪いことに、その半ばで有名な『伊勢湾台風』が直撃し、近鉄名古屋線の多くの線路は流失してしまうと言う大不幸に見舞われた。
ここからがガッツある近鉄の真骨頂！！！
当時の名物社長『佐伯　勇』氏の大英断で、復旧工事と改軌工事を同時に完遂せよとの方針が出され、昭和３４年９月２６日の台風から２カ月と１日（当時、伊勢湾台風の傷跡から復旧すらしていない状況の時に）の短期間の昭和３４年１１月２７日に全工事を完了させるという大偉業をなしとげた。
その規模およそ７８ｋｍで純粋に改軌に要した日数は９日分だったといわれ、この偉業は、世界の鉄道界で日本の２大脅威の成功例といわれています。
（もうひとつは、明治時代の自動連結器の交換作業です）
そうして、早速長距離運転車両２２００系に引き続き、同１２月１２日には、改良された『ビスタカー』を名古屋～上本町間を２時間３５分乗換えなしのノンストップで走らせ、業界を驚かせるとともに、現在の名阪近鉄特急の基礎を築いた。（参考：東海道新幹線開業は昭和３９年１０月１日）

伊勢湾台風で水没した近鉄路線

上本町～名古屋間を走った
ビスタカー