

NRA NEWS No. 7

NRA 鉄道資料閲覧規程が制定されました。

懸案であったNRAの鉄道資料閲覧規程（会員用）と図書閲覧規程（会員外用）が、この定期総会において承認されました。今後、施行に伴う細則の制定などがありますが、資料閲覧に対する一歩が始まります。ここでは、会員外用の鉄道資料閲覧規程を紹介します。

特定非営利活動法人名古屋レール・アーカイブス図書閲覧規程（会員外用）

（目的）

第1条 この規程は、特定非営利活動法人名古屋レール・アーカイブス（以下「NRA」という。）が所蔵・保存し管理する図書（書籍・雑誌等）をNRAの会員以外のものが閲覧する場合について必要な事項を定めることを目的とする。

（閲覧の手続）

第2条 図書の閲覧を希望するときは、事前に所定の閲覧申請書により申込みをすること。また、閲覧できるのは申請書を提出した本人に限る。

2 閲覧に際しては、閲覧者は別に提示する目録に記載した図書のみを閲覧できる。

（閲覧の料金）

第3条 図書を閲覧するときは、所定の閲覧料金を負担するものとする。

（閲覧者の責任）

第3条 閲覧者は、図書に含まれる情報を利用することによって著作権、プライバシー等第三者の権利利益を侵害したときは、その一切の責任を負うものとする。

2 閲覧者は、NRAの名誉を傷つけるとともにその資産価値を低める行為をしてはならない。

（閲覧の制限）

第5条 次の各号に掲げる場合においては、図書の閲覧を制限することができる。

(1) 図書の全部又は一部を一定の期間公にしないことを条件に個人または法人等から寄贈又は寄託を受けている場合における、当該期間が経過するまでの間

(2) 図書の閲覧により、当該図書の保存に悪影響を生じると認められる場合

(3) 著作権処理の問題など、やむを得ない事情により図書の閲覧を制限する必要があると認められる場合

2 理事長は、本規程等に違反した者又は指示に従わない者に対し、閲覧を制限することがある

(閲覧の時間及び場所)

第6条 図書の閲覧は、N R Aの指定する時間及び場所で行わなければならない。なお、閲覧のできる日時及び場所は、第2条における申請書に対する許可書に記載した日時及び場所とする。

(損害賠償の責任)

第7条 閲覧者は、その責に帰すべき事由により、図書を破損し、又は汚損したときは、その損害を賠償しなければならない。

(閲覧の例外)

第8条 報道機関あるいは博物館等が公共の目的の用に供するため、図書の閲覧、複写並びに貸出を希望する場合は、理事会の議を経て、理事長がこれを許可する。

(補則)

第9条 理事長は、閲覧に供するため、図書目録及びこの規程を常時閲覧場所に備え付けるものとする。

第10条 この規程の改廃は、理事会の議を経て、理事長が行う。

第11条 この規程に定めるもののほか、閲覧に関し必要な事項は、理事会の議を経て、理事長が別に定める。

付則

この規程は2010年1月31日より施行する。

2010年度定期総会開催

2010年1月31日(日)午後3時から則武コミュニティセンターにおいて2010年度定期総会を開催した。出席者14人、委任状提出者9人で、総会は成立した。結果についての詳細は、議案、議事録をご覧ください。ここで主なものを紹介する。

★ 2009年度活動報告

- ・第3回定期総会の開催 2009年1月25日
- ・第2回展示会の開催 9月18日～24日、栄チカシンギャラリー
- ・書庫の借り増し・新金沢文庫の独立(5月)
- ・新規会員の入会 稲見眞一、江野康志、香ノ木崇、戸狩恭紀、西村幸格、山本範和の正会員6人と賛助会員1社(交友社)

- ・渡邊肇名誉会員のご逝去(享年86)
- ・N R Aニュースの発行(5号・6号)
- ・N R Aの紹介 朝日新聞(9月21号)ほか
- ・利用規定の検討・作成(別稿参照)
- ・名刺雛形の作成
- ・寄贈の受け入れ 会員及び会員外から多数
- ・その他 資料の整理とデータベース化

★ 2010年度活動計画

- ・第4回定期総会の開催(2010年1月31日)
- ・第3回展示会の開催 9月2日～8日(予定)
- ・利用規定の制定及び細則の制定
- ・資料の一般公開
- ・N R Aニュースの発行(7号・8号)
- ・新規会員の勧誘・確保(別稿参照)
- ・著作権に関する講演会の開催(別稿参照)

★ 2009 年度収支決算（関連項目のみ掲載）

科 目	決算額(円)
I 経常収入の部	
正会員入会金収入	60,000
正会員会費収入	540,000
賛助会員収入	50,000
寄付金収入	315,320
雑収入	4,691
合 計	970,011
II 経常支出の部	
鉄道資料調査収集事業費	4,550
資料保存啓蒙活動事業費	166,616
会議費	2,500
通信運搬費	540
修繕費	63,000
消耗品費	59,884
光熱水料費	3,459
賃借料	708,288
支払手数料	3,360
租税公課	3,000
交際費	2,646
雑費	8,400
合 計	1,026,243
IV その他資金支出の部	
短期借入金返済支出	360,000
当期収支差額	△416,232
前期繰越残高	1,842,095
次期繰越収支差額	1,785,863

★ 2010 年度収支予算（関連項目のみ掲載）

科 目	予算額(円)
I 経常収入の部	
正会員入会金収入	50,000
正会員会費収入	720,000
賛助会員会費収入	100,000
資料利用料収入	10,000
寄付金収入	245,000
雑収入	10,000
合 計	1,135,000

II 経常支出の部

鉄道資料調査収集事業費	10,000
資料保存啓蒙活動事業費	187,000
会議費	2,500
通信運搬費	10,000
消耗品費	70,000
光熱水料費	4,000
賃借料	809,500
支払手数料	2,600
諸謝金・交際費	5,000
租税公課	6,000
雑費	10,000
合 計	11,666,000
当期収支差額	△31,600
前期繰越残高	1,785,863
次期繰越収支差額	1,754,263

事務局からのお知らせ

◎会費納入のお願い

2010年度会費（2万円）を下記の口座への振込又は作業日に事務局内山まで納入してください。なお、分割納付は2回までとし、振込手数料は送金者負担でお願いします。

金融機関名：ゆうちょ銀行

店番：218 口座番号：9197712

預金種目：普通預金

口座名義：名古屋レール・アーカイブス

また、ゆうちょ銀行間同士の場合は、

記号12160 番号91977121 でお願いします。

金融機関名：三菱東京UFJ銀行名古屋市役所出張所

店番：192 口座番号：0002667

預金種目：普通預金

口座名義：特定非営利活動法人 名古屋レール・アーカイブス

◎ 著作権に関する勉強会のお知らせ

日時 2010年4月18日(日)午後1時
(予定)

場所 NRA事務所

テーマ 管理者側からの著作権(仮題)

講師 本会会員 稲見眞一氏

趣旨 NRA所蔵資料の一般公開を行うに当たり、
保存管理の当事者となる会員(全員)
が著作権について、管理者として法的
に理解することで、対応に間違いのな
いようにするため

◎ 展示会の写真・資料について

第3回展示会を9月2日(木)から8日(水)
に開催する予定です。場所は、栄のチカシンギャ
ラリーですが、部屋をこれまでのBから隣の広い
Aに変更します。テーマを「行楽と鉄道」とし、
昭和の時代までの広い年代の写真と資料で構成
してゆくこととなりました。初詣・海水浴・遊園
地などの行楽にまつわる写真や資料。汎太平洋
博・大阪万博・デザイン博などの大イベントにか
かわる写真や資料を展示します。皆さんのお手元
にある
それらのテーマにそった写真や資料のご提供を
お願いいたします。

◎ 会員拡大のためのイベントの開催につ いて

会員獲得に向けて一般向けに鉄道史跡等をめ
ぐる見学会の実施を検討したい。(11月頃)

産業遺産研究会や地元保存会と連携し見学会
(EX:武豊線・春日井中央線旧トンネル群)を行
い、併せて当会の紹介をし、新規会員の獲得につ
なげたい。(継続検討事項)

◎ 御寄贈の御礼

今期も大勢の方から多数の資料(書籍・雑誌・
写真・パンフレット類)を寄贈して頂き
ました。お礼を申し上げます。これら資料は整

理、データベース化の上公開致します。

寄贈者名(敬称略)

会員:伊東重光、伊藤博康、白井昭、津田和一、
新島清澄、西村幸格、藤井建、山口忍、
山本範和の各氏

会員外:水野茂生、楠正昭、鈴木幸子、徳江茂
網井明男の各氏

◎ 現在の会員数(3月22日現在)

正会員 30人

賛助会員 1社(交友社)

NRAの作業日、打ち合わせ会は、毎月
第1・第3日曜日の午前10時からです。
時間がありましたら、ぜひご参加ください。

事務所への案内図



地下鉄「亀島」駅下車すぐ。JR名古屋駅から徒歩約15分

NRAのホームページをご覧ください。

<http://nagoyarail-acv.or.jp/nra/>

写真のデジタル化あれこれ

津田 和一

写真のデジタル化が2月末現在で約15,000枚に達しました。まだまだデジタル化されずにたまっている写真がありますが、なにしろ一人でデジタル化をやっている現状ではなかなか追いつかなくて申し訳なく思っています。写真(プリント、ネガ、ポジ等)を寄贈して下さった方々、あるいは写真そのものは当分手元に置いておきたいがデジタル化については快く認めて写真を提供して下さった方々に改めてお礼を申し上げます。

これらの写真を拝見していると、形式写真が圧倒的に多いということで、情景写真や走行写真はそれほど多くないということです。意外なのは線路付替・高架化・駅改良といった施設関係の写真が極めて少ないことで皆さんの興味が車両にあることをうかがわせます。

NRAが発足してからまだ日が浅いことと、遠くの地方の方には知られていないことから、集まった写真は名古屋地区が多く、それ以外の地方はまだそれほど多くはありません。また撮影者の好みや時代を反映してか路面電車の写真が比較的多いようです。

一方、国鉄の写真には貴重な蒸気機関車を撮ったものが多く、あるいは機関区の情景など懐かしい“古き良き時代”を画像に残していただいているのは有難いことです。ただ、集まった写真は1950年代後半から1980年代までが殆どですので、モノクロ写真が9割以上で、カラーはごくわずかです。また残念なのは古い時代のものほどネガがなく、プリント画像だけなのが惜しまれます。フィルムからデジタル化すると極めてシャープなデジタルデータが得られるのですが、プリント画像の場合はどうしても解像度やシャープさの面で劣ります。カラーの場合には、ポジ(スライド用)・ネガ共褪色が激しく、早期のデジタル化の必要性を痛感します。

フィルムについては、もっと厄介なことがあって劣化現象が見られることです。乳剤の剥離、現像処理の不完全さによる膜面への気泡の発生、フィルムベース材質の問題でカーリングが起ってスキャナー

に掛けられないものがあったりします。フィルムを保存している箱あるいは缶を開けたときに酢酸の匂いがするものは、再現が困難になることが多いようです。もう一つ、日本の気候のせいかと思いますが、カビの発生です。フィルムだけを見てカビが見えなくてもデジタルデータを見るとカビが見られることが多くあります。もっとも中には数千枚のネガに全くカビが見られない!というような現像処理・保存状態の良いものもあります。

寄贈して頂いた写真にはきちんと整理をしてデータ(撮影場所・撮影年月日)をつけてくださっているものからデータの一切ないものまで種々あって、データの無いものについては今後会合の都度少しずつ参加者が話し合っ場所と年月の推定をしていかななくてはと思っています。このこともNRAの大切は仕事なので、ご年配の方にも会員になって頂いて、昔のことを思い出して若い会員に知識を伝えてくださるようお願いしていきたくと思っています。

ご年配の方でもパソコンに詳しい方がおられてデジタルデータをDVD等に焼き付けたものを提供して下さる場合もあって有難いのですが、デジカメが普及したためか比較的低画質の画像のものが多く

(普通はそれで十分である)、NRAの基準である車両番号は当然で、車両標記も出来ることなら読み取りたいという画質のものはありません。

保存しているデジタルデータにどのようなものがあるのかはデータベースでわかるようにしているのですが、画像はやはり画像で見るのが一番良いのでホームページにサムネイルで掲載するようにしているのですが、時間がなくてなかなか進まないのと、若い方々にもNRAの魅力を感じてもらうためにも最近のニュース性のある写真も載せて欲しいとの要望もあり(写真の提供者がいない)、現在のところ停滞しています。ホームページの性格上、絶えず新しいデータを掲載して行きたいと思っているのですが……。

今後、NRAとしては1950年代前半から戦時中、戦前の写真、東海地区以外の地方の写真の収集を積極的に進めていきたいと考えています。

白井 昭の一口メモ

1 名鉄モ3400形の飯田入り

昭和15年11月14日付け「信濃毎日新聞」(下コピー)には、モ3400形の試運転が12、13日と飯田一泊で直通、往復し、地元の歓迎を受けたと伝えられている。

鉄道側の発表では、12月中旬より毎日2往復すると、時刻まで公表された。伊那電は1200Vだが、3400はMG付きで問題なく、豊橋(吉田)は通らないので早い。

しかし、実際には実現せず、3400は相変わらず豊橋(吉田)、河和へ運転された。

豊川海軍工廠は既に全盛だが、伊那電の国有は未発表で、名鉄の富山直通は、戦時中、毎日2往復に増発され、終戦まで設定が続いたのに、飯田急行の中止は、何故か伝えられていない。

名古屋-飯田急行の夢は、今、高速バスで果たされている。

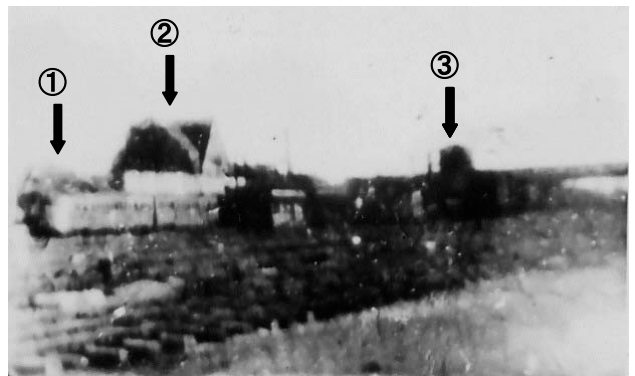
【編集人：注】

- ・新聞記事における予定停車駅名
名古屋- (東) 岡崎- 豊川- 三河川合- 三信電鉄内 (2カ所) - 天竜峡- 飯田

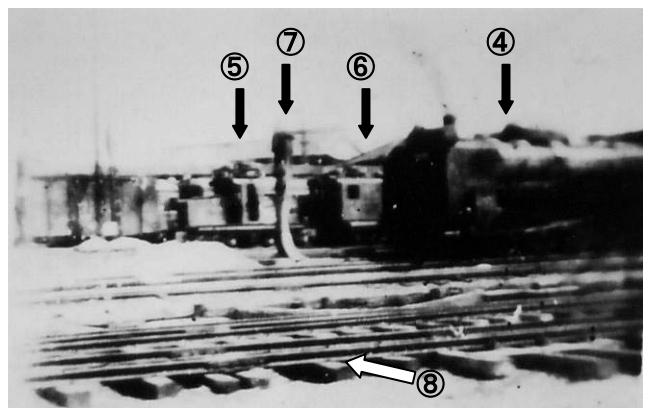
・時刻表

名古屋発：午前8時 飯田着：午後0時半
飯田発：午後4時 名古屋着：午後8時半
飯田発：午前8時 名古屋着：午後0時半
名古屋発：午後6時 飯田着：午後10時半

2 昭和17年頃の豊橋駅



非常に不鮮明な写真だが、名鉄ホームに停まる3400形①の後方は、モダンな形の吉田駅②で、ホーム屋上には省線に向け大きな看板があった。ずっと右の黒い塔は、テルハの機械室③。



これも同様な写真だが、D51④の左は、豊川鉄道のデキ50⑤とデキ53⑥で、その手前はD51の給水塔⑦。手前の工事中のレール⑧は、豊橋駅西北の豊橋海軍航空隊用の側線の新設と思う。

戦前の発車は、C53、D51とも長いサイレンに続いて、長い汽笛、その後時速3kmくらいで重々しい発車。60両目のヨ1形車掌車(与太郎)が通

「飯田」既述名古屋-飯田間約百七十里の直通列車試運転に成功した中部日本を購買する關係五縣運轉社では、此間地方民の熱意に應じて、十二月中旬から名鉄の舊い流線型快速列車を運轉開始、大體左記時刻で伊那谷へ乗入れ、飯田と名古屋を結ぶ交通界にエポックを畫する事になつた。伊那谷は岡崎、豊川、三河川合二箇の二

「お伊那谷寄り」を初め大阪との交渉なども運輸部内にひと走りか出来

生生存 競争の激しい時勢に即

名古屋へ直通電車

來月中旬から流線型で出現

ケ所(車庫の關係)と天龍の主した快打、やがて大きな時運へ、因みに試運轉電車は飯田購を十三日午前八時二十九分に發車一既購名した一電運は初乗入れした流線型電車と名譽外國保險社の幹線一行飯田購にて」

△名古屋午前八時發、午後發時半飯田着△飯田午後四時、午後八時半名古屋着△飯田發午前八時、午後發時半名古屋着△名古屋午後六時發午後十時半飯田

るのは、だいぶ経ってからという重々しいもので、見飽きなかったが、開戦後、サイレンはなくなった。

3 御召し電車ク2501

中部地区の陸軍を管理する浅香宮（あさかのみや）殿下は、しばしば名古屋－豊橋を往復されたが、省線を使わず、名鉄の御召し電車を使われた。

御召し車（正式の御召し列車ではないが、専用車）には、昭和17年12月製の新車、ク2501号が当てられ、トイレと床下に大きい水槽があったが、使用（給水）については、伝えられていない。

4 急だったD50、D52の交代

昭和12年頃から30年代にかけ、全国のD50は、徐々にD51に替わったが、山線では空点するD51を嫌う所もあり、交代は遅かった。これに対し、沼津－米原の東海道線（トカセ）では、出征などであれだけ親しんだD50は、僅か3年位でD51に替わってしまった。

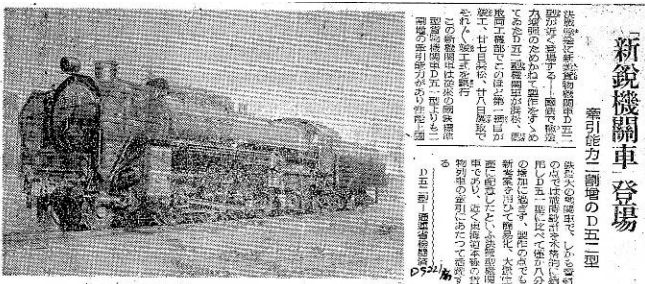
また、昭和19年にD52が現れると、2、3年でトカセのD51は消えてしまった。

5 D52の出現

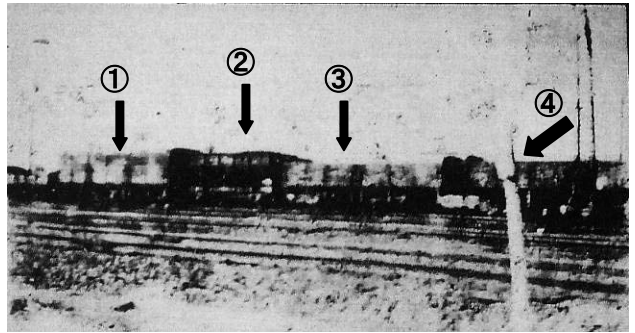
「中部日本新聞」の昭和18年12月28日版（下）にD52の完成が、通産省の検閲済みで発表された。写真は、鷹取のD5221で、フード付き前照灯、SLの周りは消してある。

近く登場とあり、運転は19年正月から。当時、戦局は最悪、軍の発表はウソが多く、同一紙面には、油を採るためにヒマを育てよ、とある。

浜工の1号機はD521であった。D52は使用開始後、ボイラ爆発事故を起こし、問題化した。



6 昭和19年、トカセを走ったセム



昭和19年、トカセ沖の制海空権は米軍にあり、九州炭を京浜に送るのに鉄道が使われ、そのため名古屋では見たことのないセム1、セム3140が大量に走りだした。

写真上は、豊橋駅北を東から見たもので、左よりトキ900①、セム②、トラ③、の石炭列車である。

手前は名鉄線と右の給水柱④は、船町線（通称：下汽車）のSL用である。このSLは、戦後すぐの豊川1（省1285）からB6、C50に代わっていった。

戦後、トカセのセムは去り、昭和23年頃からは60両全てトム、トラでなる急行貨物51－54列車が、日本経済の動脈として走った。D52とオール無蓋車の貨物列車は、旅客列車以上に日本経済を支える花形であった。

7 鉄道話を共有できない航空隊組

旧制中学の鉄道ファンの多くは飛行機好きで、航空隊へ去ってしまった。このため、生還組でも最も劇的だった線虫や終戦時の内地の鉄道を見ていない。

今も戦中の鉄道話を共有できず、淋しい思いをしている。ただ、今も心に残るラバウル航空隊などの歌は共有できている。

8 戦中、飯田線の5連省電

昭和18年夏、飯田線が国有化され、最大の課題は豊川工廠の輸送だった。間もなく、東鉄より省電が入り、モハ34とサハ19のMT T TMの5連が朝夜、西豊川（工廠）に入り、新城方はモハ10とクハ15などの4連が走った。

それまで専らM単行の豊川線から自動扉、5連の電車を見た人々は、これが省電かと驚いた。この活躍も1年余の20年8月の空襲で2,500人が亡くなって終わった。この電車に通っていた私の妻は防空壕で、隣の人は死亡、妻は一命を助かった。

今、単行の119を見ると、あの満員の5連は、まるで夢だった気がする。

9 戦中の飯田線

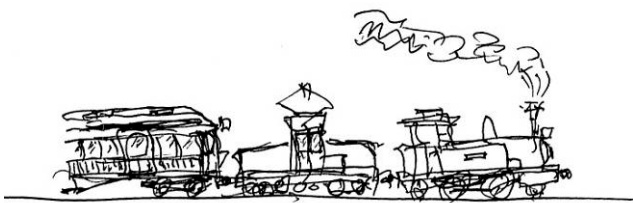
戦中の主力は社車で、省電は三信線のモハ1、豊川線のモハ10、34など少数であった。

モハ1のうち1両は、大井川を経て保存車に。私はその復元をお手伝いしたが、今度もまたその解説などで、須田様、天野課長のお手伝いをしている。

10 飯田線の電蒸運転

昭和20年になると、飯田線のM車の故障が急増して工場輸送が困難となり、各務原線でやったように、C12形SLで電車3両位引く計画が発表された。実現しないうちに終戦しいが、当線はイモの買い出しなどで満員となった。

昭和21年と思うが、下地（しもじ）の下り列車が、SL230形、デキ50（ED28）形、省電モハ10、クハ15のMTMをトレーラーとした珍列車に出会った。モハ10はパンを上げてMG、CMを回して自動扉を生かし、乗客は満員だった。（次図）



発車の音の珍妙は今も心に残っている。汽笛2声で発車、ポッポ、ガーガー（EL）の音に加速は良かった。局報を見る暇もなかったが、この珍列車は短期間だったと思う。

この頃はSLの天下で、豊橋機関区にはB6、230、1285。渥美線貨物には同区の6250形が毎日走り、東海道の主役はC53からD52に代わり、SL

天国だった。

11 知らされる豊川鉄道ホロハ1

ファンに知られず消えたものに豊川にホロハ1サハ1形4両がある。その歴史は変化に富み、戦後は地味だが大量輸送を果たしたのに、みんな知らない。

○ 青帯付きの大型客車

大正11年、豊川線初のボギー車としてホロハ1形4両が新造された。大体の形は鉄道省ナハ22000に似たもの（写真下）だが、反WC側に車体の4分の1程が長椅子の2等車（青帯）になっていた。



当初、これほど大きく立派な客車は名鉄になかった。最新客車としてSLに引かれて活躍したが、大正14年に電車化すると、正月以外は単行になり、ホロハは休眠となった。

○ 名港三菱へ

昭和12年、豊鉄グループは名鉄に買収され、吉田車庫長は河合さんのまま、豊川鉄道本社には名鉄の大橋課長が入ってきた。ホロハ1形は電車のサハ1形に改造され、デッキを廃止、3200に似た引戸を新設、セミクロス化したが、WCは付いたままだった。

外は緑色、室内は明るい黄色に塗られ、名鉄東名港に送られて、三菱の96式陸攻量産に対応した。ここにELプッシュプルの東名港のガチャが生まれた。昭和15年には中央部のクロスを残し、殆ど立席化した。この頃、私は大江でサハ1に乗ったが、昼（ウヤ）なので、東名港へは行けなかった。これは南武や市電で始まる立席化の嚆矢であった。

昭和12年頃、茶色のデキ50を白に塗ったが、す

ぐ元に戻った。その形式は電機50と書いてあり、電機→デキの歴史が分かるものであった。

○ 国有化

昭和18年、飯田線が国有化するとサハ1形4両は、名鉄から飯田線に返還され、豊川の緑のモハとMTMで工廠輸送に活躍した。大空襲、敗戦後はイモの買い出しに超満員で活躍し、昭和28年頃の廃車まで活躍した。

サハ1は、茶色に3等表示も入れたが、戦後まで手ブレーキ、空制ともなく、みんなに嫌われた。国鉄形式も付けず（一部はサエに）、昭和28年頃、国鉄豊川工場（元工廠、後の日車）で解体された。

この電車は写真も少なく、2等、東名港、豊川輸送と話題に富んだのに、知る人の少ない幻の形式であった。この記事でも一部不詳な点があります。

12 モハ63の名鉄入りと売却

詳細は、既に「名鉄モハ63は40両だった」で発表したが、名鉄はモハ63、クハ86形40両購入につき、昭和21年春より運輸省、メーカーと連日ウナ電（注：至急電報）で打ち合わせた結果、全てモハ63で、MTcとなった。

昭和21年11月中旬、日車のモハ63形3両が名鉄鳴海工場へ入ったのに続き、22年1月中旬、3700-2700の編成で、金山橋-豊橋の試運転を、続いて1月21日には豊橋-豊川の試運転を終えた。しかし、豊川へは入らず、豊橋のみで営業を開始した。

63が走り出すと、車両は肋骨天井、裸電球の戦時型ながらその威力は大きく、全て超満員で、車体中央が垂れ下がる車も現れた。

23年5月には栄生へ延長したが、岐阜へ入れないため、早くも63の売却を進めた。同年6月には小田急車両課の橋本哲次氏が現車確認に名鉄へ出張、私が説明役をしたが、双方鉄道好きのため、御器所の私宅へ泊まってもらう結果となった。

モハ63は続いて東武などへ売られて、早急に名鉄から姿を消し、関東では長く使われた。

13 名鉄の1500V昇圧

岐阜方面の1500V昇圧は、戦前から具体的に進められ、600Vの3500形はすぐ昇圧できるものとし、昭和21年には2020、2040、950形などの昇圧を申請、翌年完成させ、同時に800形などの昇圧準備を進めた。

昭和23年には3800系の量産を合わせて各線の昇圧を実施した結果、600V車に余剰を生じた。

14 供出車

モハ63の割り当てを受けて、名鉄には地方私鉄への電車供出が求められた。昭和21年後半より運輸省とウナ電の連続で、名鉄より初期の案はデ1、モ40、45、100形、サ10、20、50等15両位だが、名鉄はEMUのドラム換装など計画していた。

実際には個別交渉となり、末期には中小が不要となり、約5形式、10余量が供出された。売れ残った電車は、東名港や安城市線などに回された。

運輸省からは戦中、岐阜市電6、7の仙台市電への売却が無届との照会があり、名鉄は日鉄自へ売却後、同社が整備して販売したものと回答した。

中小私鉄との交渉もウナ電の連続で、「非常に困っている。一日も早く頼む」、到着後は小さな2軸車でも「大変助かった」と御礼の手紙が多く寄せられた。満員通貨の木炭バスよりも如何に電車が頼りにされたかが分かる。

菊池電鉄 昭22.12 モ101

昭22.11 デ2、デ3 竹鼻

昭23.12 モ45、46 新川で整備
黄色と茶色

野上電鉄 昭22 供出車依頼に名鉄へ

昭23.3 デ1、4

尾道鉄道 モ450×2より1両に変更

昭22.1 モ451+ワ7666（予備品）
尾道駅着

蒲原鉄道 昭22.12.8 モ455+ト20701 五泉着

山形交通 昭22.9.2 モ451+ト23507

三山線着、※モ450は改番多し

山陰中央 昭22.10 モ102、103+ト24692 米子→

松本電鉄

松本電鉄 昭23. 7 デ5、7、ト20692、
ト23790

秋保電鉄 瀬戸 モ10形2両 ?

土佐電鉄 昭22. 11 1両 ?

富山電鉄 昭23. 7 ?

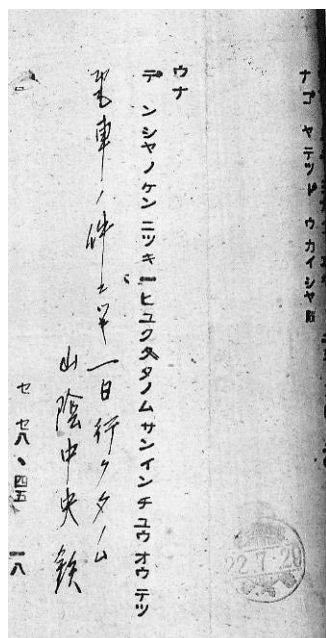
秋田中央 ?

この原稿の原簿となるモハ63導入と供出に関する申請決済などの一連文書は、私の生存中にアーカイブスに寄贈したいと考えている。

15 モハ63関係通信記録より

運輸省と名鉄の通信は、省の鉄道電報と文書は、列車便(省)の書留でやっており、運輸省は供出車の選定ほか全般にかかわっていた。

名鉄と私鉄ではウナ電(右・上写真参照)を主役にして、契約などの公文はタイプ文書を速達郵便(10円)で送っていた。その封書が当時、米軍CIE(民間情報検閲局)の検閲で開封されたものが多かった。

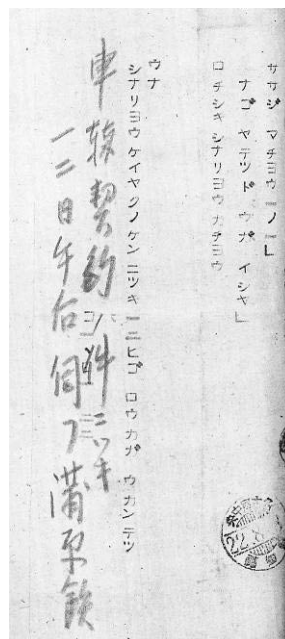


▲ 電車の件につき1日行
く頼む 山陰中央鉄
22. 7. 29

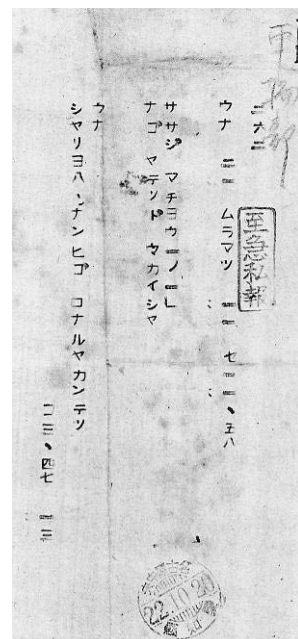
16 初代省電クハ86とは

昭和21年の名鉄に63形を配分する案件につき、運輸省の公文は全て「モハ63とクハ86」として扱っていた。昭和22年1月の豊橋-豊川試運転も、現車は3700と2700なのに、飯田線の局報では名鉄のモハ63、クハ86の試運転と達示されていた。

昭和25年に86形は、湘南のクハとして実現したが、この間の事情やクハ79との関係は如何?



▲ 車両契約の件につき
12日午後伺う 蒲鉄
22. 8. 8



▲ 車両は何日頃なるや
蒲鉄
22. 10. 20

17 モハ63とN電

岡崎車庫を焼いた名鉄は、昭和21年、名古屋市電よりN電5両を買って、岡崎に送ったが、戦災復旧車の増えた昭和22年に早くも全5両をモハ63代替供出に運輸省に申し出ている。しかし、1両も売れず、昭和29年の廃車まで岡崎で使用された。その形式は、はじめは京都市電、後90形(形式なし)になった。

N電15両は、戦時名古屋の増援に送られて、西町工場で組み立て、昭和19年暮れ?には数両が走り出した。

私は、鶴舞公園から桜山へ乗り、トロバスで御器所の自宅へ帰ったが、小さくのろいたため、すぐダンゴ運転となり、運行を乱した。

名古屋の残り10両は、西町で未組み立てのまま終わったのではないか。

今の明治村のN電は別物である。

NRA NEWS No.7 2010. 3. 22

編集及び発行

NPO法人名古屋レール・アーカイブス

〒453-0012 名古屋市中村区井深町1番1号

新名古屋センタービル 本陣街 B1224号