

# NRA NEWS No.16

## 2013年度の活動紹介

### おお名古屋市民ギャラリー矢田の「鉄道展」に協力

2013年6月14日～16日、21日～23日の6日間、本会所蔵の写真パネルを展示した。



### 第6回 NRA資料展を開催

9月12日から18日まで、栄のギャラリーチカシンにおいて「昭和末期の鉄道風景」をテーマに開催した。7日間の観覧者数は、743名であった。



### 中部運輸局主催『鉄道の日』展示に協力

国土交通省中部運輸局の依頼により、10月12日から20日まで、名古屋都市センター（金山）の11階まちづくり広場で開催された「鉄道の日」記念イベント展示会に「中部の鉄道今昔」のタイトルで、写真パネルを展示した。



## 文化のみち撞木館における 昭和の名古屋鉄道風景写真展に 協力

12月10日から23日まで、名古屋市電を中心としたパネルを製作して、展示に協力した。



## あおなみ線フェスタ（市民鉄道 サミット）会場でのパネル展示 に協力

2014年2月16日に、あおなみ線潮凧車庫において開催されたイベントに写真パネル及び記念乗車券類を展示した。



## 白井 昭の一口メモ

※ 前号（No.15）に紹介したデキ600と堀田のガントリー電柱の記事に一部間違いがあったので、ここに改訂したものを掲載します。

### 1 名鉄デキ600のストーリー（改訂増補版）

デキ600形は601～604が今も犬山、大江に生きている長命のELである。

同形は東芝の戦時標準型として東武、京成などにも納入された。少しあと、東芝は朝鮮国鉄向けの直流3000Vのデロイ（EF級電気機関車）も製造している。

デキ601は認可上、昭和17年7月製で、東部線鳴海に配置された。602も同様だが、西部線用として初めから複電圧で造られたようで、MG、CMは複電圧形、600V用として遅れて新川に配属された。しかし、昭和23年には1500Vに改造された。

#### 海南島組

デキ603は東部線、デキ604は三河線に入線し

たのは、昭和18年夏ごろのようで、日本窒素肥料の海南島工場への航送不能のため、名鉄が購入した。E401、402の銘版は黒ペンキで塗られたが、窒素の白い日の丸マークは目立ち、「海南島機関車」、「海南島列車」の名が高まった。2両ともボンネット上にサイドコレクターの大きな台が付いたままであった。

#### 海南島列車

丸産列車（産業戦士＝工員の輸送用列車）は、「海南島列車」というほうが、ポピュラーで、『名古屋鉄道社史』（昭和36年発行）に載る新聞の日付は不明だが、昭和18年夏（8月20日から？）と考えられる。

デキ600はAMJブレーキで、AMMの電車とは貫通ブレーキに支障がなかった。4両編成の電車列車は、当初、木造車の1070形等？のサハ代用であったが、のち（昭和19年？）には、新車のサ3550形（モ3550形の非電装車でサハ代用）も使用された。

海南島列車は終戦で廃止されたが、デキ600は一次車を含め、「海南島」と呼ばれ続けた。

### 海南島の仲間

海南島には、昭和16年ごろ省のC50が送られ、日車製の空気ダンプ式ホッパー貨車多数も送られたが、戦中の窒素向けの1Cテンダー機（C50似）は航送できなくなり、戦中から戦後にかけての当分の間、日車の所属車として神宮前～鳴海間を自社の貨物を運んで走った。この機関車は名鉄を走ったが、名鉄籍はなく、社史からも除かれている。この蒸機の車号は103であったが、C103だという人もあった。

この1Cテンダー機廃止後は、名鉄のELが日車の貨物を輸送した。軼美会の会報“EXPRESS”によると、昭和23年4月に神宮前で103とデキ402が衝突したとある（NRAニュースNo.8に掲載あり）。

日車は3軸トキも所有していたが、これは名鉄トキ12000形として車籍を持っていた。省のトラ6000は、名鉄のトラ11000形として使用された。

### デキ600の電気ブレーキ

デキ600には電制も付いていたが、名鉄ではデキ500を含めて電制を常用せず、テストすらしなかった。これは早くから電制を常用して成果を上げた大井川鉄道に比べると、遅れていたといえる。

※本稿について、昭和18年に名鉄入社の見玉光之氏（74）のご支援にお礼申し上げます。

## 2 堀田のガントリー柱について（改訂版）

昭和6年、神宮前～堀田間の複線化と神宮前付近の1500V昇圧に伴い、神宮前～堀田～呼続の架線柱がガントリー式に変わった。戦後の堀田駅高架化に際しても堀田駅構内以外は、ガントリー柱が採用されて現在に至っている。（右図）



## 3 常滑線の1500V化

昭和3年、豊橋線に3300形等を新造して常滑線を昇圧し、1500V化した。豊橋線の急行、特急は3200、3300、3600形などの鋼製クロス車が入り、常滑線では1060、1070形等、木造車が多用された。東名港は電1形（単車）から1500Vの1010形に変わった。

## 4 大垣駅の思い出

大垣には機関区があり、関ヶ原越え補機のD51のほかC53、C11が居た。駅の入換えはドイツB6で、貨車が多かった。

構内には明治のロ（二等車）に青帯を付けたままハウスに使い、養老線に行き止りには取り外されたバッファーがずらりと並んでいた。

戦後、樽見線の根元でB6がリ1、リ400を引いて砂利を取っていた。リは砂利のリである。B6はC11に代わり、昭和32年ごろ、樽見線が開通、C11とキハ41300が走った。

養老電車は、日本でも最古の1500V線で、のちの5000形は最新のPC制御器、MG、GEのパンタを使い、ブレーキはAMJ即ち省電モハ10を先取りしていた。

## 5 有松の英軍捕虜

戦中、有松の収容所の捕虜は、1070形電車にすし詰めとなって、神宮前へ通い、日車の仕事をさせられた。終戦後、オハ35系1両ずつデキに引かれて有松駅の側線に入り、引き上げていった。

※ NRAニュースNo.5に「捕虜専用電車モ1061」

が掲載されている。この形式の差異について筆者に尋ねたところ、聞き伝えのため、はっきりしたことは不明とのことであった。ご存知の方はお知らせください。

なお、POW（戦争捕虜）研究会のホームページによると、有松の収容所は、1943年12月に大阪俘虜収容所第11分所として開設され、1945年4月に名古屋俘虜収容所第2分所となった。終戦時の収容者数は273人（うち、米189人、英64人、加11人、その他9人）だった。



## 6 名鉄の小さなデキ二つ

デキ1形は、2軸、凸形の大正13年シーメンス製で、外形から「長靴」とも呼ばれた。尾西線を経て、戦後は竹鼻線の大須、一之枝に配置され、MT編成の電車のサハ(T)を切り離し、入れ替えの上、反対列車のモハの後ろに連結する役割を果たしていた。全長7m、モーターは762mm用で、外径大のため車輪径は1,000mmと大きかった。

デキ110形は、昭和26年、TDK（東洋電機製造）製の凸型ミニロコで、デキ111の1両のみで



▲大須駅で入換え中のデキ1 撮影：故井上大令氏  
あった。犬山線木津用水駅常備で、専用側線の先にある東洋紡から犬山線への貨物輸送に当たった。

EDでも全長8mのミニだが、小さな電動カムで故障も少なく、好評だった。このデキは東洋紡の私有車で、車側には同社のマークが光っていた。

※ このデキ111は、遠州鉄道ED213を経て福井鉄道のデキ3として現存する。

## 7 昭和22年5月の国鉄・名鉄時刻表

右上は、昭和22年5月の国鉄の時刻表で、紙はボロく、字は超小さい。国鉄（日本国有鉄道）は、昭和24年6月の発足なので、まだ鉄道局の時代である。東海道線（上り）にT o K A I D o L I N E ( U P ) と英字が振られているのも時代を感じる。

岐阜～豊橋間は名鉄の急行は約30分毎に対し、東海道線は2時間位待たなくてはならなかった。しかも当時の国鉄は、石炭不足で運休が多く、

名鉄が主力だった。昼間の乗客はイモの買い出しが多かった。近鉄は60分ヘッドだった。

高山線は直通にホロハが、東海道線は大半にスロが付いていた。

戦前の東海道線は、急行が多発されていたが、戦後の昭和22年にはごく少なくなりました。この頃、炭鉱の朝鮮人や中国人のクーリー（労務者）が帰国したため、石炭不足となり、東海道線では貨物列車の運休が多く、D51も旅客輸送にとられ、貨物はマヒ状態であった。

一方、名鉄の時刻表（下）では、まだ新岐阜～豊橋間の直通運転は行われてなく、金山橋～豊橋間（豊橋線）の急行が1時間29分で、MT編成であった。新名古屋～新岐阜間（名岐線）の

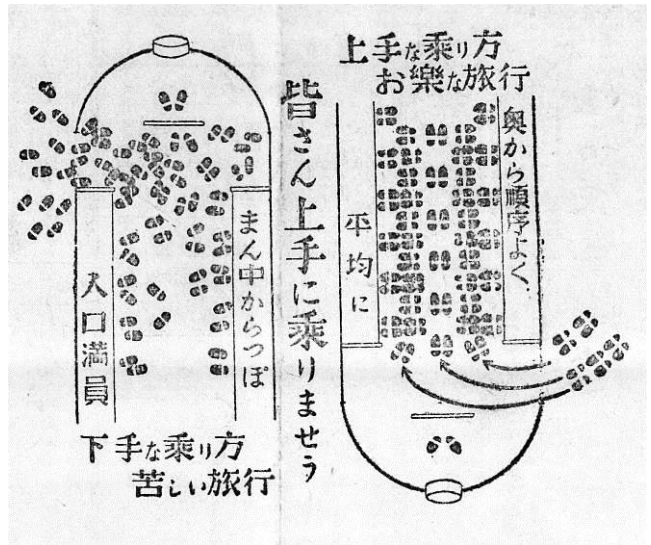
区間	発着時刻	行先	高ノ原間特急一併行		新名古屋		金山橋		豊橋線		種別	時刻	行先	備考
			乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車				
名岐線	5:30	新岐阜	14:00	新岐阜	18:00	新岐阜	18:00	新岐阜	18:00	新岐阜	急行	5:30	豊橋	急行
	6:00	新岐阜	14:30	新岐阜	18:30	新岐阜	18:30	新岐阜	18:30	新岐阜	急行	6:00	豊橋	急行
	6:30	新岐阜	15:00	新岐阜	19:00	新岐阜	19:00	新岐阜	19:00	新岐阜	急行	6:30	豊橋	急行
	7:00	新岐阜	15:30	新岐阜	19:30	新岐阜	19:30	新岐阜	19:30	新岐阜	急行	7:00	豊橋	急行
	7:30	新岐阜	16:00	新岐阜	20:00	新岐阜	20:00	新岐阜	20:00	新岐阜	急行	7:30	豊橋	急行
	8:00	新岐阜	16:30	新岐阜	20:30	新岐阜	20:30	新岐阜	20:30	新岐阜	急行	8:00	豊橋	急行
	8:30	新岐阜	17:00	新岐阜	21:00	新岐阜	21:00	新岐阜	21:00	新岐阜	急行	8:30	豊橋	急行
	9:00	新岐阜	17:30	新岐阜	21:30	新岐阜	21:30	新岐阜	21:30	新岐阜	急行	9:00	豊橋	急行
	9:30	新岐阜	18:00	新岐阜	22:00	新岐阜	22:00	新岐阜	22:00	新岐阜	急行	9:30	豊橋	急行
	10:00	新岐阜	18:30	新岐阜	22:30	新岐阜	22:30	新岐阜	22:30	新岐阜	急行	10:00	豊橋	急行
10:30	新岐阜	19:00	新岐阜	23:00	新岐阜	23:00	新岐阜	23:00	新岐阜	急行	10:30	豊橋	急行	

急行は51分で、MT編成。新名古屋～金山橋間は15～20分おきの運転で、モ650形などのMT編成であった（上図参照）

1年後の昭和23年5月、名岐線を昇圧し、新岐阜～豊橋間の直通運転が開始された。特急はMTの3両編成で計画されたが、故障車だらけで、全てMT編成であった。主力は、新造のモ

3800形で、昇圧車のモ800、830、850形は、ほぼ全滅であった。3500形は配線が新しかったので、OKであった。

## 8 昭和22年4月の「名鉄電車のしおり」



(本稿：藤井代筆)

## 9 朝霧高原のラック式モノレール

「旅客の皆様へ御願ひ」と書かれたこのしおり(上図)は、戦後の輸送状況を表す絶好の資料である。

戦争中、従業員も電車も無理に無理を重ねてきたが、敗戦後の現在、資材が不足しており、傷んだ車を前の状態に戻すのは想像以上に難しい、と冒頭で記している。

レールは買えず、枕木の取り換え、保守に苦勞している。豊橋線の新車(モ3800系)は1両200万円の巨費を要し、重い負担で造った。車体の破損もおびただしく、いくら直してもガラスが破れ、網棚がこわれ、吊革が切れている、と記し、当時のすさまじさがわかる。

文中、現在注文中の大型新車が8両増加する とあるが、これは非電装で、サハ代用であった3500形や950形を電装(M車化)するものである。

他に、○乗るときは一列励行 ○乗ったら一番奥へ ○降りる前に入れ替わって出口まで ○満員電車は見送らしましょう ○通勤時間帯は通勤の方に譲りましょう など乗客への協力依頼が書かれ、上手な乗り方がイラストで描かれている。(次図：モデルはモ850形であろうか)

最後に、この「しおり」は名鉄電車の利用者全員に渡したいのだが、部数がないので、知り合いにも見せてほしい、と結んでいる。こんなところにも当時の世相が見て取れる。



パラグライダーのメッカである朝霧高原には知られざる鉄道「朝霧マウントライナー」がある(上図)。パラグライダーの発基地へ800%の急勾配を昇るモノレールで、ラック&ピニオンを使用している。

電動車を坂上(先頭)にするのは危険で、最良はドライバーも坂下の電動車に乗るべきだが、20年無事なので…。しかし、危険であることに

は間違いない。

※ 平成2（2000）年9月号の「旅」には、宮脇俊三氏とこれに乗車する筆者が掲載されている。

## 10 大井川鉄道の井川線廃線ウォーク

平成25年11月から井川～堂平間をオープンしたもので、レールが残っており、65号トンネルを歩くことができる。堂平以遠も計画があり、設計もされたが、流れてしまった。

※ この延長計画については、「レイル・マガジン」平成23（2001）年1月号に詳しい。

## 11 名古屋市電の発達

名古屋市電のルーツである名古屋電鉄のNo.1～12のモーターは、ウォーカー社（電力を供給した火力発電機もウォーカーであった）で一部はGEであった。No.13～37、38～87はGE800形25馬力電動機1台で、コントローラーはGEのR11形（電制、弱め界磁付き）で、いずれも丈夫だった。R11形は、距離の長い区間では弱め界磁を使い、速度を上げていた。

全車2個モーター化した後、R11形は失業したが、昭和18年にトロリーバス12000型で復活、無故障で、昭和26年まで使用された。

No.88～167は2個モーターとなり、うち、138以降の30両の電気品は、シーメンス・シュケルト（SS）製で、庇の上にCB（ブレーカー）があったのが特徴である。

その後、電気品はDK（デッカー）、GEと変わり、GEの249形モーターは速度が最高だった。さらに後年、DK、SSは売却され、GEと三菱（KR8形制御器とMB35形電動機）に統一された。

大正5年頃からNo.88～167は、正面窓付き、腰板をフラットの羽目板に改造され、その形態から「ウバ車」と呼ばれた。さらに昭和9年からは鋼製のNo.151～204に改造され、電気品はGE249とMB35に統一された。

GEのコントローラーは2個モーター化で、大量のB18（B18Fなど）形に、大正10年頃からはB54形に変更されたが、鉄のケースで、ゴ

シック文字であった。（ボギー車の1000形も同じ、1100形からは国産、1200形はAEG（アルゲマイネ）であった）。

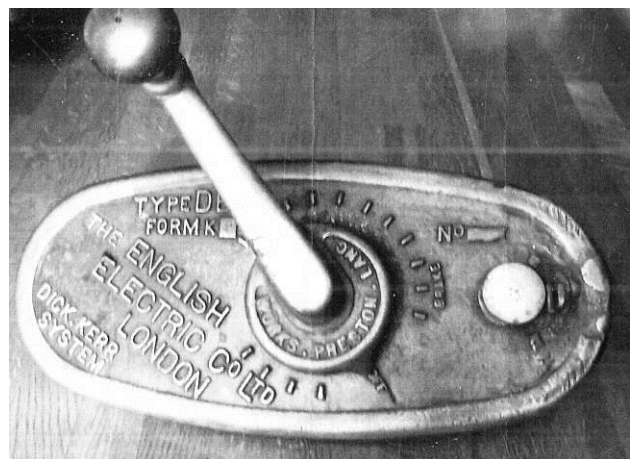
市営後の昭和初め、車体改造（鉄骨）はNo.140～149、低床のNo.253～287（253形）が造られ、モーター、コントローラーは国産化され、台車は西町工場でブリル21E型の軸距を延長して使用した。253形の次の2軸車は、鋼製改造の151形になった。この151形は、外形は鋼製でもモーターはGE249など中古の高床用（実は優秀だった）、手ブレーキで、コントローラーもB18形だったので、関西の鉄道好きなどからは時代遅れとバカにされた。B18形のフェースプレートは真鍮製で、梨地に花文字で書かれていた。

興味があったのは、昭和19年の2700型の3連節車計画で、台車はブリル21Eを改造する計画で進められたが、途中、敗戦で中止となった。

ブリル21E形台車のボギー化は、名鉄のサ2250形で実現したものの、その乗り心地は大変悪いもので、1070+2250のMT編成で、河和線で時速80km位出したときは身が縮む思いをした。運転士は1070に乗っており、分からなかった。

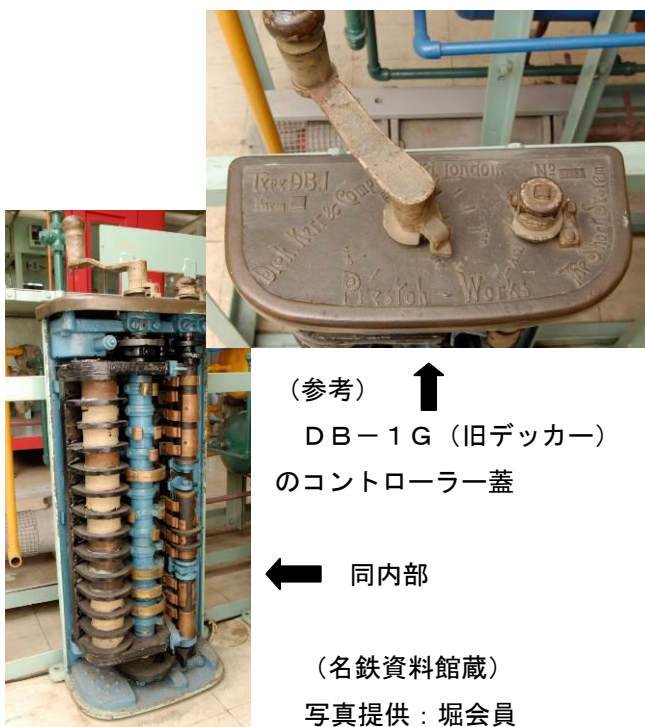
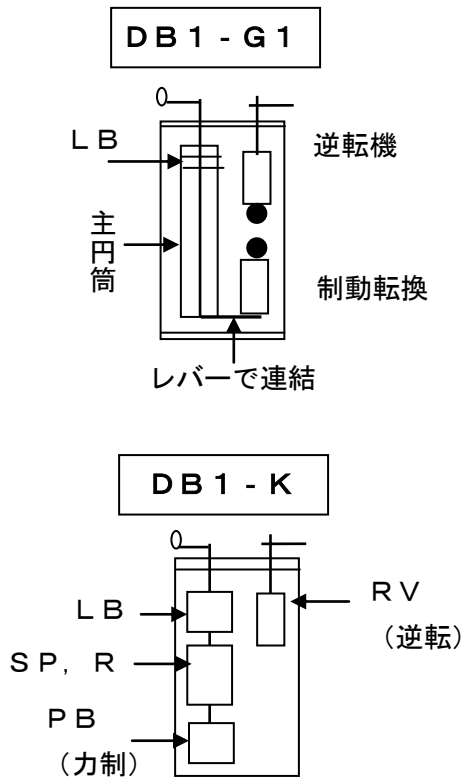
## 12 DK（デッカー）～EE（English Electric）のドラムコントローラー

私が持っている物（下写真）は、K4Bで、1923年製で名鉄のモ510形のものと同定される。



- 1890年代はDKで、DB1-A → B, C……Gと造られた。フェースプレートは、花文字である。

- 1910年代にE Eとなり、K 1～K 4, A, B, Cが造られた。フェースプレートは、ゴシック体である。名鉄ではDB 1-G 1を「旧デッカー」と呼んだ。イギリスにはDB 1-A～Gも残っているように聞く。
- 昭和2年以降はTDKのDB 1-K 4になり、



特許切れで三菱のKR-8など日本の全メーカーで丸々コピーの量産となった。

岐阜(美濃電)は開業時、GE (General Electric)、シーメンス、DK (デッカー)のDB 1-G 1と分注したが、すぐにDKに統一し、DK→EE→TDK→KR-8などのコピーと移行している。

GE、SSの電車は新京、仙台などへ売却し、整理していった。

メタリックシールド(特許)も旧デッカー以来のものであるが、これもKR 8以降全くのコピーとなった。

### 13 豊川鉄道物語

私は子供時代から豊川鉄道の電車や蒸気機関車に親しんでいた。昭和12年、名鉄系となり、名鉄鳴海工場から大橋氏が豊橋車庫に入り、電車は名鉄東部線並みの緑色に、番号は大きなアメリカ文字になった。サハ1～4は立派な板で小形のまま緑色になった。

昭和12年頃、三信鉄道が開通し、伊那電から1500Vへ入れるサハユニフ(茶色)が豊橋に来るようになった。汽車時代の豊川系の客車は、元ホロハのボギー車4両がサハ1となったほか、マッチ箱(2軸車)が小坂井、長山など主要駅の待合室になり、豊橋車庫には4両ぐらいが倉庫になっていた。

昭和17年頃入った新車モハ101、102も名鉄文字だが、デキ54は豊川発注でも小文字だった。54は、電動カム、電制付きで、電気的には10年前に製造のデキ53と全く同じであった。

前述のように緑色になったサハ1～4はクロスシート、WC付きのまま名鉄東名港線に貸し出されたが、豊川鉄道が昭和18年に国有化された後は豊橋に帰り、色も茶色に戻った。

名鉄は、その代車としてデワ1をサ50形(51～58)に改造し、東名港線専用とし、ゼロ戦増産の三菱への輸送に使った。

国有化されると、東鉄(東京鉄道管理局)からモハ34、サハ19のMT T T M 5両編成が豊川海軍工廠へ走り、人々を驚かせた。



豊橋～船町間の船町線は、架線がなく、ナスミス製Cタンク（1～4）が走ったが、昭和16年頃、3号が名鉄に行き、13号となって蒲郡線、戦後は森上支線などで働いた。

船町線は、東海道、豊川線の4線の一段低く作られ、人々は「下汽車（したぎしゃ）」と呼んでいた。この廃線は今も見ることができる。

戦後、社形車両は一早く淘汰され、私の弟、良和は豊川鉄道を知らず、旧型国電ばかり見ていた。全部CS5系でメカに興味なく、車体の形ばかりに興味を持っていた。私の同級生で轍美会の伊藤氏が豊橋機関区の助役となったので、彼に教わっていた。

※ NRAニュースNo.5にも「下汽車」についての記載あり。

## 14 鉄道営業PRの歴史 星さんのお話

鉄道省は、昭和4年以後、減収が続き、日本人及び外人観光客へのPRに力を入れた。

蒲郡ホテルなどの外人用観光ホテルを建設し、PRする一方、ジャパン・ツーリスト・ビューロー（JT B）により国内PRにも努めた。

JT Bの日本語版PR誌は、昭和12年頃最高に達し、旅行の歌、小海線など新線の話をしてPRした。

星さんは、この頃が最も明るく楽しい時代であったと回顧し、PR誌を大切に保存しておられた。

私もその時代を生きているので、よく分かり、昭和12年、日中戦争開戦後は、一転して観光写真は急減、音楽は消え、「御国のための御奉公」の暗い内容になっていった。

## 15 代用品時代

### (1) コンクリート架線柱

昭和10年頃より鉄は戦力用として優先的に使われ、民間では鉄の代用品を探すようになった。名鉄の岐阜地区では架線用の木柱を鉄柱化の代わりにコンクリート柱を使用し、高富線、各務原線、竹鼻線をはじめ各線で大量に使用した。矩形断面のものの一部は今も西

笠松に残るほど優秀であった。



▲ 昭和30年頃の高富線のコンクリート柱。遠景は金華山

### (2) 陶器のブレーキシュー

名鉄瀬戸線（通称：瀬戸電）では戦中から陶器のブレーキシューを使用した。制動力は大きかったが、車輪を痛めた。

瀬戸電は特に低速、小型車なので実用化できたが、他の線区では車輪を痛め、使用できなかった。

## 16 大井川鐵道に残る広軌用車軸

大井川線には広軌の台車に狭軌の車輪を付けた車両が走っている。代表的なものはオハ35系約20両である。

大正末期、日本は中国占領を考え、内地（国内）の客貨車を小改造で大陸に送れるよう、全て広軌の台車、軸受と広狭軌可変の車軸（長軸と呼んだ）を用いるようにした。

戦後の新造車は、狭軌用短軸に戻り、今のJR、名鉄は短軸である。

今も広軌の歴史を残すものとして、大井川線のオハ35系、チキ300、廃車保存中のト20000がある。大井川鉄道でSLの引く列車は広軌台車で走っている。ただし、大井川鉄道以外のSL牽引の客車は戦後派の短軸で、歴史の証人にはならない。

新金谷駅前の藤棚にオハ35の車輪を使った珍しい椅子（日本唯一）があるが、長軸をよく眺めることができ、椅子も歴史の教材になっている。





▲ チキ300形の広軌台車

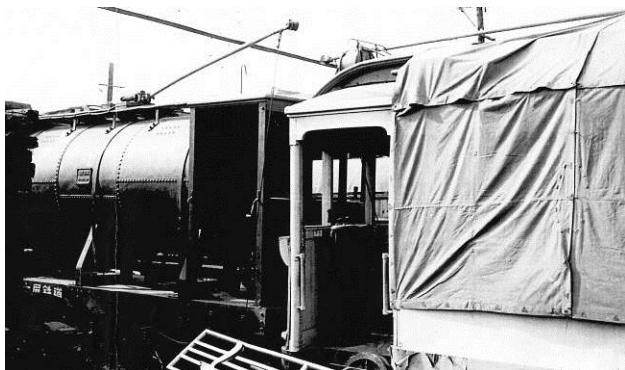
## 17 電車と軍用貨車

大井川鐵道の元近鉄のクハ571 (旧ク6571) は近鉄の広軌化に伴い、シュリーレンの広軌、長軸台車を付けて今も走っていた。

工事に使う陸軍97式貨車は、鉄道連隊のEタンクを乗せていたが、この車軸は、今も軽便、狭軌、広軌、ロシア広軌の可変ゲージになっており、どこを占領しても走れるようになっていた。この軍用貨車は戦時中、大井川線を東海道線のバイパスにするための工事で、陸軍が使い、そのままとなったものである。

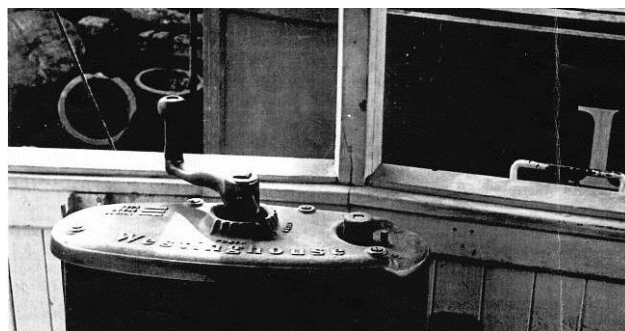
※ 編集者註：16及び17の二稿は、以前お送り頂いていたものを他の原稿に紛れ込ませ、失念していたものです。ここにご紹介すると共に、お詫びいたします。

## 18 昭和30年1月の岐阜工場で見えた電車



▲ 散水車ミ1とモ45 (納涼電車)

上の写真で、ミ1の右の車両は、岐阜市内の納涼電車モ45である。クロスシートのオープンカーで、車体の外を空色で波型に塗り、名古屋本線と共に「知多の海へ」の宣伝を行った、よき時代であった。この電車の出番は夏のみで、それ以外は写真の様にシートをかぶって寝ていた。



▲ モ45のWH社T1Cコントローラー

上の写真は、納涼電車モ45のBWH (ブリティッシュ・ウエスティングハウス) 社製のT1Cコントローラーで、名古屋電鉄からの転用品である。

納涼電車のルーツは、美濃電の電動貨車デワ600形603～605 (601と602は後のデワ20形21・22) である。大正12年の国鉄越美南線的美濃太田～美濃町の開通で、美濃町線の貨物が激減したため、603～605の電気機器を利用し、大正14年にD61～63 (名鉄になって45～47に改番) に改造された (機器を取り外された603～605は、貨車として利用された)。戦後、45は戦災復旧でモ50形 (58) に、46・47はモ45形 (46・45) となり、昭和29年の夏、納涼電車に改造した。

元々のDK (デッカー) のコントローラーは、この時にBWHに換装された。散水車ミ1のコントローラーはシーメンスだったが、この頃には旧デッカー (DB1-G) に換装されていた。

このことは、元岐阜市内線運転士の福島忠夫氏からの聴取によるもので、昔のDKのモーターの岐阜市内線の電車は、名古屋のGE249以上に速かったという。それを元気な福島氏が運転すると、速くて恐ろしかった。



▲ 左からデワ21 (廃車体)、モ65、モ27ほか

## 事務局からのお知らせ

### 2014年度通常総会開催

2014年2月2日（日）午後2時から名古屋市亀島コミュニティセンターにおいて2014年度通常総会を開催した。出席者16人、委任状提出者6人で、総会は成立した。

議事は下記の通り決したが、詳しくは議事録で、また、議案の内容については、お手元に送付した議案で確認していただきたい。

- ・第1号議案 2013年度活動報告 承認
- ・第2号議案 2013年度収支決算 承認
- ・第3号議案 2014年度活動計画 一部修正承認
- ・第4号議案 2014年度収支予算 承認
- ・第5号議案 役員の改選

2013年度理事9名及び監事1名の留任を承認。理事の互選において、理事長に藤井建、事務局長に稲見眞一を選任した。

- ・その他 会務の簡素化等について稲見事務局長から提案と説明がなされた。

### 新理事長に選任されて

藤井 建

このたびの総会において、新理事長に選任されました。何分、力不足ではありますが、稲見新事務局長共々今後ともNRAの発展に寄与できればと思います。また、それには役員、会員の皆様のご協力があってはじめて出来ることですので、よろしく願います。

NRAの知名度も徐々に上がって来て、各方面から依頼も来るようになりました。既存の資料の保存はもちろんですが、その活用を図っていくのが、今後の方向ではないかと考えます。

皆様のお知恵をお借りしながら進めたいと思います。和気あいあいとした雰囲気の中で、資料整理を行うと共に会員同士の交流を深めていけたらと考えています。そのためのスペース確保を行うため、作業日にはぜひ参加ください。

## 会費納入のお願い

2014年度会費（2万円）を下記の口座への振込により納入してください。なお、領収書の発行は振込依頼書の控等で代用させていただきます。会務の簡素化にご理解くださいますよう、願います。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願います。

金融機関名：ゆうちょ銀行

店番：218 口座番号：6201701

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

また、ゆうちょ銀行間同士の場合は、

記号12160 番号62017011 で願います。

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

## ご寄贈のお礼

2013年も会員をはじめ大勢の方から多数の資料（書籍・雑誌・写真・資料・地図等）を寄贈して頂きました。厚くお礼申し上げますと共に、NRAの貴重な財産として保存活用させていただきます。

寄贈者名（敬称略）・会員外：J. W. ヒギンス、山崎隼雄、尾畑義一、藤井信夫、牧野滋、橋本英司、清水武、渡利正彦、井上誠、水谷正雄、春日井和範、大島巖（順不同）・会員：氏名省略

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

NRA NEWS No.16 2014. 3. 1

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