

# NRA NEWS No. 6

## 第2回NRA写真展を開催

昨年に引き続き、本年もNRAとして知名度のアップと活動のPRを図るため、第2回NRA収蔵写真展「名古屋の鉄道風景」を9月17日(木)から23日(水・祝)までの1週間、栄のギャラリーチカシンで開催しました。

今年は、あの伊勢湾台風から50年ということで、サブテーマを「伊勢湾台風襲来から高度経済成長期まで」とし、大きなダメージを受けた被災状況から復旧とそれに続く昭和40年代の高度成長期までの名古屋の鉄道風景を展示しました。

今年は、前日の16日に読売新聞に開催通知を兼ねて準備状況が掲載されたのをはじめ、21日には朝日、中日両新聞に、22日には毎日新聞と、在名4紙で紹介記事が掲載されました。やはり、伊勢湾台風50年という節目ということもあって、各紙共それを見出しにを使って紹介してくれました。また、NHKは、テレビで被災状況の写真を撮影した白井昭理事を取り上げた特集番組を制作し、金曜日の夕方と土曜日の朝に放映するとともに、ラジオでも写真展の開催を知らせてくれました。なお、地域密着の媒体である名駅、サカエの両経済新聞と瀬戸・尾張旭地域のグリーンシティケーブルテレビでも取り上げていただきました。

こうした報道の成果もあって、わざわざ「伊勢湾台風の写真展を見にきた」といって、来場された方も多く、1週間を通じての全来場者は、昨年を大きく上回り、1,300名余を数えました。



▲ 各紙で大きく取り上げられた写真展



▲ 大勢の来場者でにぎわう会場風景

昨年同様、いわゆる鉄道ファンの姿はほとんどなく、来場者は一般の市民ということで、NRAの目的を達することができたといえます。

今回、ファイルにまとめた資料を置いたところ、座ってじっくりと眺める姿が目につきました。このことから、写真だけではなく、所蔵の資料の展示も合わせて行うことにより、より明確に資料の収集・保存の必要性をアピールできるのではないかと思います。展示会の継続開催も含め、今後の課題としたいと思います。

## 事務局からのお知らせ

### 1 臨時総会(予算の更正)の結果

書庫の借り増しに伴う賃借料の増加その他に関する 2009 年度予算の更正について臨時総会(持回り)を開催し、その賛否を電子メール、FAX 或いは手紙の形で回答をお願いした結果、会員総数 28 名中表決行使者数 22 名、表決未行使者数 6 名。表決行使者 22 名中、原案に賛成のもの 21 名、保留 1 名ということで、先にお手元に配布した原案のとおり予算の更正は認められました。

### 2 書庫の借り増しについて

和久田会員の金沢文庫の受け入れに伴い、現在の書庫が手狭となり、整理作業や打ち合わせにも支障をきたすようになりました。伊東重光理事のご厚意で仮の保管場所として部屋を貸して頂いていました。しかし、仮の保管場所が別の場所にあることは整理に非常に不便なことに加え、早急に整理を進めるためにはやはり至近に新たな書庫が必要であると考え、隣室が空いていることもあって、借り増すことにし、5 月の連休を利用し、移転作業を行いました。

### 3 新入会員の紹介

稲見真一、江野康志、戸苅恭紀、山本範和、香ノ木 崇 (以上 5 名)

### 4 御寄贈のお知らせとお礼

今期も多数の方々から貴重な資料の御寄贈を頂きました。誌上をかりて厚くお礼申し上げます。

- ・名誉会員の故・渡辺肇氏のご遺族から資料多数
- ・会員の伊藤博康氏から「鉄道ファン」と DVD 2 枚
- ・会員の服部重敬氏から雑誌 1 冊
- ・会員の山口忍氏から自著の海外の多くの国の鉄道の運行と乗車券に関する資料集
- ・会員の西村幸格氏から専門的な多数の資料

- ・会員の伊東重光氏及び江野康志氏から書籍、資料及び写真
- ・故・牧野俊介氏から鉄道絵画多数
- ・エリエイ出版から「とれいん」誌
- ・水野茂生様からは貴重な形式図を多数
- ・小川良斎様から写真を多数
- ・日比野浩一様から写真のデジタル化
- ・展示会における寄贈  
鈴木幸子様 中村雅春様 小川良斎様  
水野茂生様 永瀬起代子様 廣田守男様  
野崎昭三様 尾畑義一様 堀田眞一様

### 5 第 2 回写真展の反省事項(抜粋)

- ・雑記帳を置いたが、落ち着いて記入できる場所がなかったので何とかしたい。
- ・場所がわかりにくいとの声が多かった。地下振にお願いして改善が図れないか。
- ・チラシの地図も判りにくかった。改善が必要。
- ・市電の写真で「定点写真があると良い」との声があった。
- ・展示会重視で行くと会の活動の本質である資料整理が進まない危惧がある。
- ・伊東理事が作成し置いておいたファイル等に見入っている方が多くいた。もっとゆっくり見てもらえるスペースがあるとよい。
- ・パネルだけではなく当会が収蔵する各種資料(パンフ等)などの展示も重要。
- ・来場者から聞いた思い出話や書籍等に残されていない当時の事実を記録しておく必要がある。

### 6 現在の会員数(11月1日現在)

正会員 29 名

賛助会員 1 社(株式会社交友社)

### NRA・作業日変更のご案内

毎月第 1・第 3 日曜日の午前 10 時から行っています。少しでも時間がありましたら、ご参加ください。できるだけ多くの方の参加をお待ちしています。

## 神谷コレクションについて

NRA理事長 津田和一

NRA ニュース 4 号で報告したように、交友社で保存されている神谷静治氏の撮影された膨大な写真のデジタル化が神谷夫人によって認められ、NRA ではデジタル化を行っています。会員の皆さん各々仕事を持っておられて多忙のため、作業は現在一人で行っておりますが、ほぼ半分程度まで進んでいます。デジタル化の作業によって神谷コレクションのすばらしさが徐々に形をなして来ているので、ここで神谷コレクションを紹介します。

神谷さんといっても多くの方はご存知ないと思います。非常に地味な方で、仕事一筋に過ごされました。したがって、若い方は勿論、年配の方でも知らない方が多いと思います。もっとも、東京地方の方の中には、神谷さんのご厚意や便宜を受けた方がおられると聞いています。私が神谷さんのお名前を知ったのは、鉄道ピクトリアル 33 号(1954 年 4 月号)に掲載された「買収国電を探る」の飯田線に関連して、豊川鉄道の電車の形式写真を発表されたのを見たのが初めてでした。

神谷静治氏は 1926(大正 15)年 11 月 6 日のお生まれで、昭和 17 年 3 月末から豊川鉄道吉田(豊橋)工場に勤務され、豊川鉄道が鉄道省に買収されて、昭和 18 年 8 月の国鉄引継ぎ(この日から豊橋機関区となる)も経験されています。豊川鉄道時代には鳳来寺鉄道、田口鉄道の車輛の保守もされ、それ以外にも三信鉄道・伊那電鉄の車輛も運用の関係で吉田工場へ入って来ていたそうです。

買収されてからは蒸気機関車では 2400 形、電気機関車では ED19 を始めとして、また電車では国鉄の木造車から 17 系鋼製車の他、買収社形が他線から数多く転入しています。神谷氏は戦争末期から戦後の混乱期にかけて、これらの車輛の保守・検修を担当されていました。そのかわら写真を撮られたり、車輛の変遷の記録をされたりしていました。

その頃に撮影された写真やその後の名古屋電化の頃に至るまでの豊橋機関区及び豊橋を中心として、丹念に撮影された写真が、推定ですが 4000 枚ほど残されています。ネガの保存状態は極めて良く、ほとんどカビも生えていません。ただ残念なのは、これら写真のデータの行方が、全く分らないことです。ネガのきちょうめんな整理を見ても、あるいは 1997 年、飯田線沿線の箕輪町郷土博物館での飯田線の特別展に寄せて、神谷さんが思い出を書いておられることなどからも、何処かに写真のデータがあるものと考えています。データが見つければ神谷コレクションの価値は一段と高まることと思います。

写真から推定しますと、昭和 22 年頃から飯田線の車輛の写真の撮り始められたものと思われます。旧系国電は当然の事として、木造国電や社形、買収電気機関車、東海道線の列車、試運転列車など立場上知り得た情報を元にして撮影されたと思われる貴重な写真が多数あります。2003 年に豊川市の桜ヶ丘ミュージアムで開催された「飯田線展」にも貴重な写真を多数提供されていました。

NRA では出来ることなら、何らかの方法で神谷コレクションを公表できないかと考えています。そのためには、ぜひともこれら写真のデータが欲しいところです。

神谷さんは 1999(平成 11)年 8 月にご逝去されましたが、素晴らしい写真を多数残していただき、私共鉄道を趣味とし、また写真や資料を保存しようとするものにとって忘れることの出来ない方です。そのような貴重な写真を名古屋レール・アーカイブスで保存出来ることは有難く、また、名誉なことだと考えています。

最後になりましたが、神谷コレクションのデジタル化を認めてくださいました神谷夫人様、保管されている賛助会員である交友社の宮田寛之様(鉄道ファン名誉編集長)、仲介の労を取っていただきました牧平行史様、神谷さんについての資料を提供していただきました日比野浩一様に御礼申し上げます。

## 特集

# 白井 昭の一口メモ

### 1 当地方の水撒き電車

昭和30年代の前半までは、どの町も通りは白煙もうもう、水撒き車は必須だった。

名古屋市電は水1～11（茶色）と特大の水21（黄色と緑）が全線を巡ったが、戦中に電気品をトロバスに取られ、戦後の可働車は6両で、全て片モーターであった（除く水21）。

名鉄ではミ1、2が岐阜、3が一宮（起線）、4が岡崎を走り、名古屋と同型の6トン車で、水撒き自動車より大型だった。ミ3は大きなラジアル台車付き、ミ4がドイツモーター1個のほかは2個モーターだった。

神都電車は、明治41年ドイツ製の貨物電車に木の水槽を載せ、撒水電車とした。ドイツ生まれの車体はグレーに青色の模様でシャレていた



写真1 名鉄岐阜市内線のミ1（左）  
（昭和30年1月撮影）



写真2 名鉄起線のミ3（昭和30年2月撮影）



写真3 神都線の元撒水車  
（昭和34年6月撮影）

が、戦後、撒水自動車に代わり電車は元に戻った。電車のない町は水撒き自動車だが、豊橋は市電があってもずっと撒水自動車だった。

水撒き電車には、どの町にも側線と水槽がある「水飲み場」があった。名古屋の長塚町など人の心の中にだけに生きており、普通の電車以上に懐かしい存在である。

### 2 近鉄電車の受難

昭和34年秋、伊勢湾台風の影響を以て復旧した近鉄名古屋線は、速成で工事を進め、名古屋口の広軌運転を始めた。しかし、水没車が多く、広軌可動車が少なかったため、電車は超満員となり。写真の6331形はガラス、よろい戸を破られている。

パンタを降ろしている6301形4Mはシュレーリンの新台車に代えているが、軌道の不整により、三菱S514の巨大パンタは全部破損し、推進されている。

近鉄米野駅の右には国鉄笹島駅の客車群が見える。6301の4Mはその後、中2両のパンタを降ろして運転した。ガラスの割れた6331の方は、小形の三菱S710パンタで、破損は免れた。



写真4 近鉄 6331 形 (昭和 34 年 11 月撮影)



写真5 近鉄 6301 形 4 連。右側に小さく国鉄の客車が見える (昭和 34 年 11 月撮影)

### 3 昭和 19 年の鉄道写真

昭和 18 年、豊川線が飯田線になると、ED19 と ED22 形電気機関車が入ってきた。写真は昭和 19 年 4 月 29 日に撮った豊橋機関区の ED222 で、人物は友人で鉄道ファンだった故塚本氏である。

この ED22 は、アメリカ式にバンパーの押し棒入換用の凹み(ポーリングポット)が珍しく、

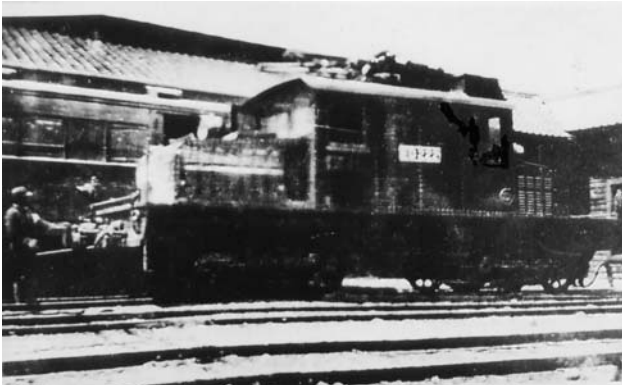


写真6 ED222

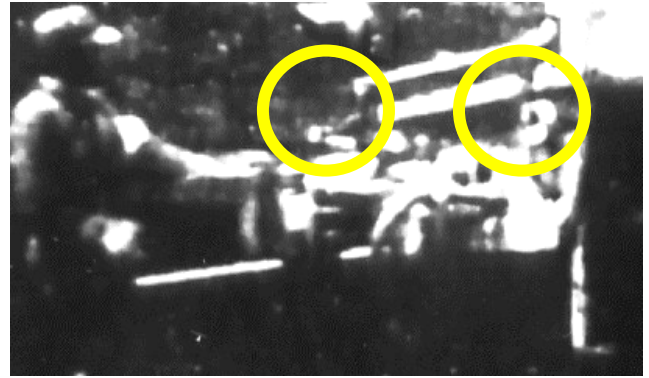


写真7 ポーリングポット (円内)

日本では 8500 形DLのみ、ED22 も後にはなくなった。

昭和 19 年の鉄道写真は珍しいが、機関区へ日産していた我々への信用と腕章が有効だったように思う。

### 4 戦時中の ED19 添乗

飯田線に入線した ED19 形機関車は、EF 機なみに高速度遮断器付き、ブロワ、CP 各 2 基を備え、日本の EF 機の設計の基になった。

すぐに添乗を申し込んだ結果、昭和 19 年 3 月末に実現した。当日は朝、直行貨物で山へ、勾配線も楽々登り快適。

途中、長い退避(三河川合?)ではブロワを止めて、MG の 32V はアメリカ式で、バッテリーフロートに関するなどを、ベテランの梶浦機関士(東鉄出身)より教えて戴いた。

当時、豊橋航空隊は 1 式陸攻に代わり、「銀河」が発着し戦局は悲愴に。友人は次々と出征したが、添乗の日は桜満開の晴天で、車窓に花びらが入り、心が安らいだ。

鉄道のご迷惑を考え、さすがに写真はとれませんでした。

### 5 昭和 19 年の名古屋工場

昭和 19 年 11 月 9 日、私は鉄道省名古屋工場などを見学した。戦局は最悪だったが、見学は許可された。まず、笹島の検車区では、名ナコのオハ 35 などが並んでいた。これらは東海道(トカホセ)、関西、武豊線用で、国内最高レベ

ルの客車であり、全国の他線区はほとんど真っ黒な木造のナハであった。ほかにナハ 12725、オハニ 25827 などが居り、スハ 32553 から 32555 の3両が並び番でいた。

ここでの注目は休車のキサハ 43500 で、青白の車体は真白になっていたが、暗い戦時色の中で夢のように見えた。

名古屋機関区は、矩形庫に転車台があり、C53、D50、C57、C59 が並んでいた。2445 (中) と D50333 が煙を上げていたが、鉄道趣味によれば、後者は昭和 10 年から中津川の配属であった。

名古屋工場は、省の客貨車の定検に全力のほか、私鉄の工事が多く入り、すでに豊橋市電の締め替えなどをやった他、当日は藤相線の木造客車の締め替えをやっていた。

この頃の中央線は相変わらず D50、D51 に真っ黒なナハが主力だったが、大曾根の三菱輸送のため、ラッシュ時には木造 3 軸スロハ改のスハ 18230 やもと佐久鉄道のホハ 2380 など珍車を

増結し、長大な編成で走っていた。その歴史を考えると、興味深かったが、実際は戦争でそれどころではなかった。

## 6 なつかしのサハユニフ

三信鉄道が全通すると、昭和 12 年より三信のデ 301 形クロスシート車に引かれて伊那電のサハユニフ 110 が豊橋に現れるようになった。

大正 15 年、自家製車体のサハフ 312 として生まれ、昭和 12 年、豊橋直通用にサハユニフ 110 に改造された。この 110 の客室は 16 人と狭いのになぜか WC が 2 箇所あり (ひとつは逓信省)、電灯は 15 個直列で 1500V 直通に備えている (伊那電は 1200V)。

豊橋には伊那電のクロス車サハフ 400 は入らず、もと 600V のサハニフ 220 が時折直通した (サハユニフの代車?)、しかし、サハユニフは常連であり、懐かしい思い出である。

伊那電には豊橋へ来ないサハユニフ 100 もあ

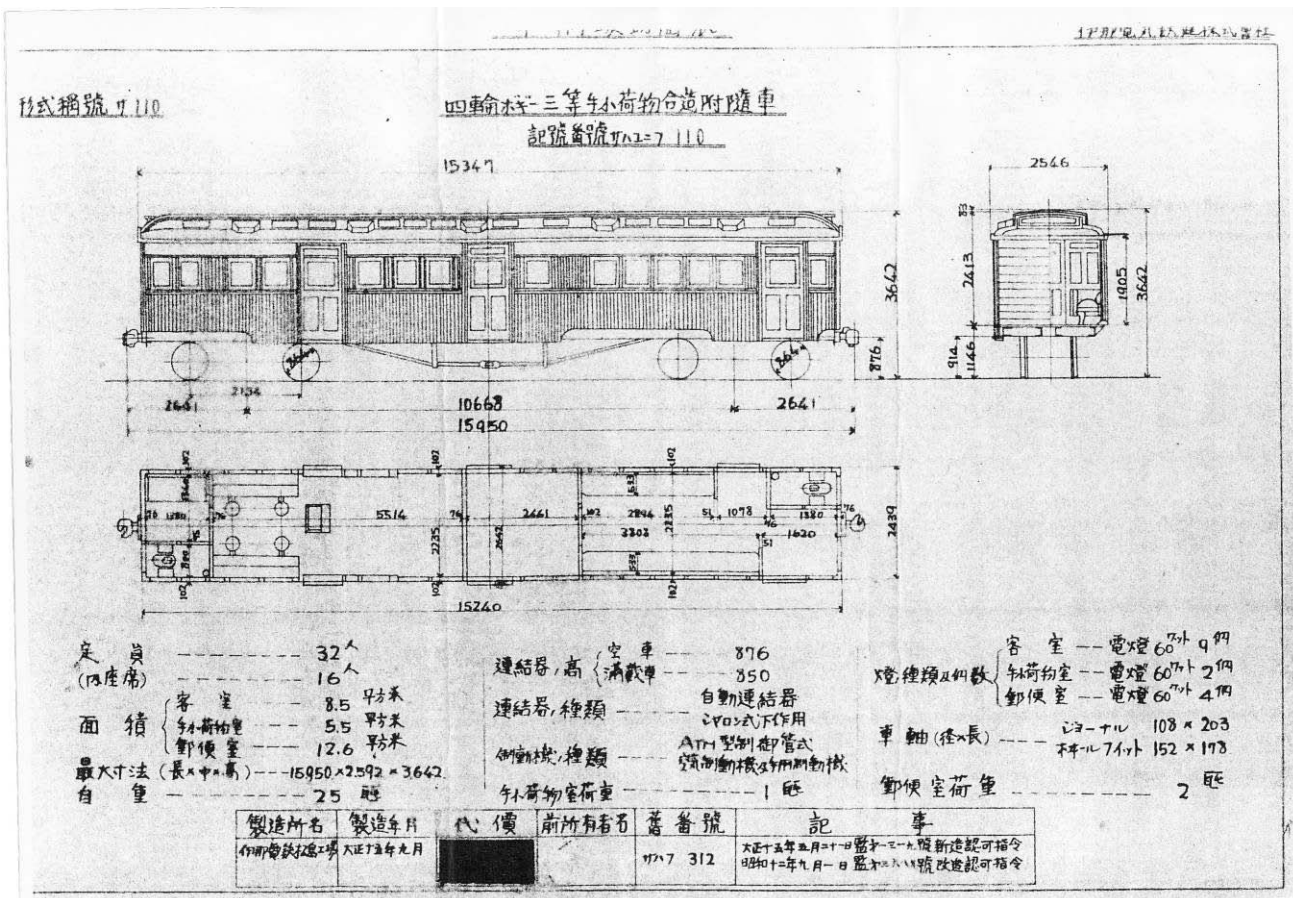


図 1 伊那電サハユニフ 110 形式図

ったが、大正 14 年新造後、当分は青帯付きの名物サロハユニフであった。

## 7 昭和 18 年の新車、ワキ 700

昭和 18 年、航空エンジン等専用のワキ 700 が新造され、豊橋と横須賀を往復するようになった。ワキ 717 は、昭和 18 年 1 月、日本車輛製、第 2 海軍航空隊専用、田浦駅常備、豊橋海軍航空隊のエンジン輸送にあたった。

両開き戸の中にはクレーンがあり、トラックへ積み替えできた。

当時、豊橋の西駅は 8620 やナハ 22000 など二俣線が占めていたが、その近くに扱所を設けた。海軍機ははじめのゼロ戦、1 式陸攻から銀河、雷電とエンジン故障が増え、終わりを告げた。

当時写真はだめで、故牧野（俊介）氏並に画を描いた。この図（下）は軍秘、空襲、伊勢湾台風を超えて今に生き残った、

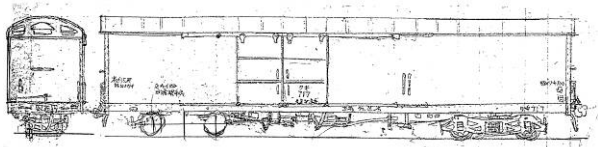
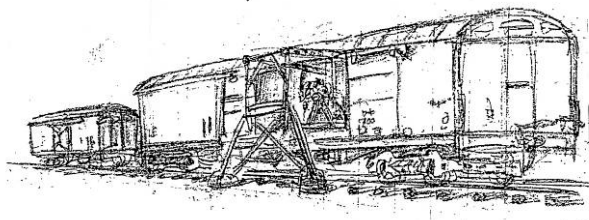


図 2 ワキ 700 形のスケッチ

## 8 日本初の PCC は名古屋から

昭和 25 年、名古屋のトロリーバス線に新車 2 両がやってきて、早速営業を始めた。1 号車はトレーラートロバスで、2 号車は単車であった。

東芝が今後を目指し試作したもので、在来の 10000 形、12000 形に比べ、乗り心地も良く、全く高速、高加速であった。御器所～今池～名駅は私の通勤ルートで、休日も何回も試乗した。



写真 8 2号車と1号車 御器所車庫

私は、PCC トロバスと呼んでいたが、2 両の電気品は、同系で PCC カー用の整流子制御器と GE の高速、重ね巻きモーターを備えていた。トレーラートロバスの客室先頭からは整流子の回るのが見えた。

電気雑誌に発表されたのに、電鉄技術者の関心は低く、PCC は名前のみで実体を知らない人が多かった。それよりも故障電車を直すほうが先決だった。

今、サンフランシスコに PCC と大阪（神戸）市電などが同居しているが、日本車は実用されない。日本車はあまりにのろく、SF の乗用車と共存できない。

日本で PCC が普及しなかったのは足踏み運転の出来るドライバーがいなかったのと、高性能過ぎたためと思う。東芝は時期尚早であった。

なお、現在のサンフランシスコでは、トレーラートロバスが名鉄バスと同色に Zero Emission Vehicle と書いて、急坂で車と並走する猛パワーで走っている。

## 9 オハ 35 のドア窓

戦前の客車は、長時間座って行くものとして、入口ドアの窓は客室と揃え低かったが、戦中デッキにも人が乗るため、窓を高上げた。大井川には 2 種混在している。

客室仕切り戸に「三等」と書いたオハ 35 系が 1 両だけある。本来 2 等の仕切りはスリガラスに透明に「二等」と抜いてあった。3 等は全



写真9 オハ35系本来の低い窓 新金谷駅

透明で室内は丸見えであった。これを知らない映画監督が書かせ、そのままになっている。

## 10 牧野氏の鉄道画をNRAで保管

2009年2月、レールファンの牧野俊介氏が90歳で亡くなられた。

15年ほど前、同氏から私に鉄道画50枚ほどの保管を頼まれ、お断りしたが、再度、貴方しかいないと言われ、遂に預かってしまった。

同氏の鉄道写真は有名だが、この画は戦中、写真に出来なかった光景も含むとのことで、多くの有力者に断られ、困っているところに、NRAの計画が始まり、管理していただくことになった。NRAは時代の求めるものであり、牧野氏の行動も先見の明があった。

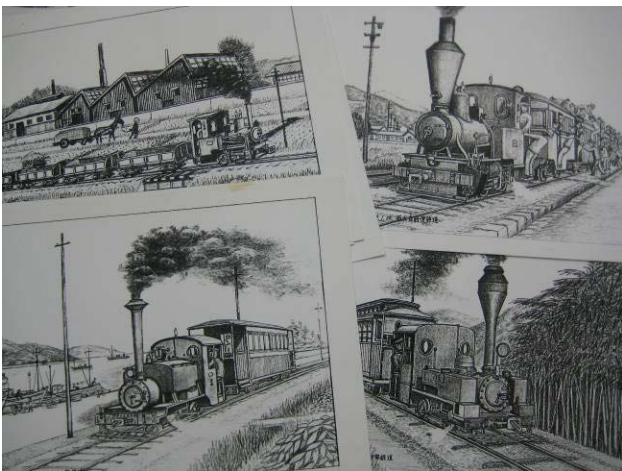


写真10 牧野俊介氏が描かれた画の一部

## 11 岡崎鉄道馬車の歌

私が親から聞いた鉄道馬車の歌について、後世に伝えたい。

「鉄道馬車が走るよ  
 中学校を通り  
 ステンショのほうへ  
 鉄道馬車は早いな (以下不明)」

メロディーは、当時の語り歌と同じ単調なもので歌いやすく、明治32年開通以来よく流行ったという。

鉄道会社のCMかは分らないが、岡崎駅が町から離れたため生まれた馬車鉄道は、岡崎では文明の利器として市民の誇りであり、鉄道唱歌の「忘るな汽車の恩」と同じ感謝の心も垣間見える歌である。馬車鉄道でなく、「鉄道馬車」を主役としているのも市民に身近である。

## 12 ローカル線の定番 ホハユ3150

戦前の小海線、二俣線など鉄道支線ではホハニ、ホハユなどが見られた。これらはナハや穂は12000形3等車より古く、明治中期の風格を残すものは多かった。

高山本線ではホハ12000を主力に、ナロハ、ホハユがついていた。

### ・高山線のホハユが二俣線へ

戦前の二俣線は、ナハ22000×2両とホハニ4050など1両で走っていたが、昭和19年には豊川の工員が増え、名タヤのホハユ3163を名マタへ転属して4両化した。

写真が撮れず画(図3)にしたが、一部をネズミに食われた。

### ・官鉄形ボギー車

ホハユ3150とホハニ4050は、共に明治30年代の官鉄標準ボギー車で作業局形とも呼んで、全国に分布していた。

写真がないので、デッキの唐草の美が見えず、残念である。こんな客車でも86に引かれて本線(豊橋)を100kmで走った。その機関士は、すぐ出征するという若い機関士であった。



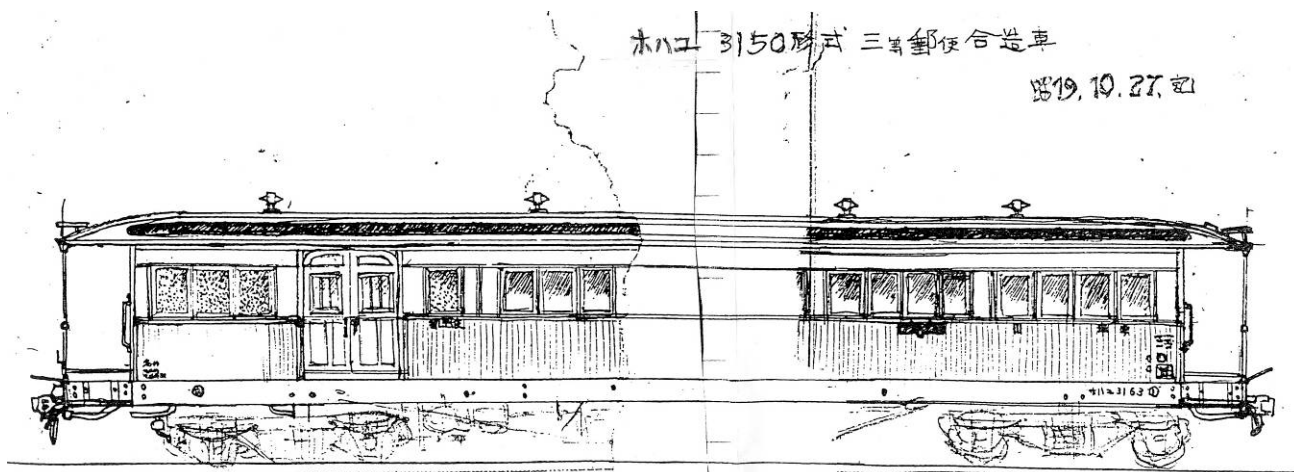


図3 ネズミに食われたホハユ 3150 形スケッチ

この両形式は、明治30年代に官鉄新橋工場で自製され、ホハやホロハから改造されたものも多い。全長16m、色はオハ31等の茶色に対し、ホハ12000と共に、真っ黒で、郵便の赤白マークが目立った。3163のボギーは、欧州系軸バネだがイコライザーのものもあった。

#### ・空制と暖房

これらの明治客車は、初めの真空ブレーキから昭和初年、ウエスチングハウスのP三動弁により空制され、さらにA弁化されたが、小支線用にP弁で残った車には、番号の上に白の菱形マークを付けた。

二俣、高山線とも蒸気暖房が設備され、ストーブはなかったが、戦中は暖房どころではなかった。この3163のスケッチを見ると、当時を思い出します。

#### ・古典客車のその後

これらの明治の古典客車は私鉄に適した大ききで、戦前から戦後にかけて、私鉄に払い下げられ、輸送を助けた。特にホハニ、ホニ等は多く売却された。

高山線のホハユ3150のうち1両は、戦後すぐ富山地鉄へ行き、もとの姿で電車に引かれた。

他の各社でも天井の肋骨から霊柩車と呼ばれたが（私にはお宝）、後には、名鉄2140等のように車体を新造した。しかし、名鉄の2090形（ホニ5910）だけは、官鉄形の姿のまま長く使われた。

戦前、私は彼らを鉄道の長老として尊敬したが、今や資料も研究も少なくなりつつあるのは淋しい。

### 13 薪ガスと木炭ガスの時代

昭和初年、日本の鉄道に現れたガソリンカーは、忽ち全国で活躍したが、早くも昭和12年にガソリン節約、15年には全面禁止となり、開戦のもととなった。省線は減便、SL化、私鉄は多くが薪バス化した。

タクシーは木炭（炭）ガスが多く、コーライトもあったが、入手難かつ高価でトラック、バスは薪ガスが多かった、力が無く、坂では人の後押しを頼み、人力でカマのファンを回したが、燃やし方でカマの調子に大差が出るのはSLに似ていた。

戦時、戦後の10年弱で、里山はハゲ山になった。

#### ・薪と炭

昔の記録には、薪焚きバスも木炭バスと書いたものもあり、今後は、燃料、ガスの種類を明示すべきである。代用燃料車（代燃車）も不正確だが、全体を呼ぶには便利である。

私も代燃体験者としてひどい目にあったが、エンジンを痛めることもひどく、アメリカの優秀エンジンがこの間に全く老朽化した。

#### ・代用燃料の色々

鉄道のガソリンカーは、デッキにカマを載せ

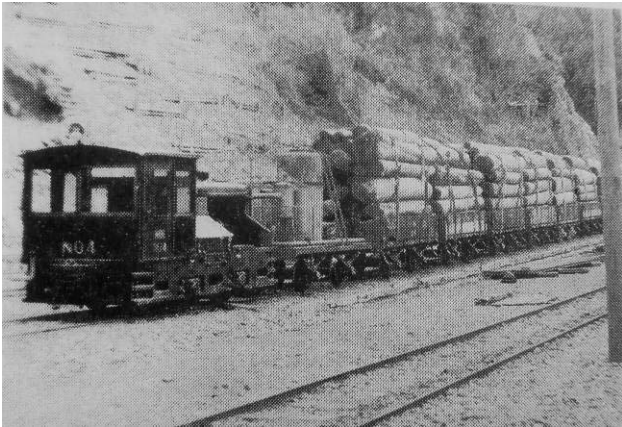


写真11 千頭—市代の運材列車(林鉄とは別)、  
後のDB4の前身

た薪ガス車のほか、千葉では天然ガス（NG）も使った。

千頭森林鉄道と井川線の全身では木炭の産地のため炭を使い、カマのGLに負わせず、専用のトレーラー（テンダー）を連結したので、最も成績が良かった。エンジンはブダとミルオーキだった。冬にはこれで焼いたサツマイモがうまく、役得だった。

トラックではガソリンに松根油の混用もしたが、プラグの点火が悪く、火で焼いてブラシでこすった。里山の松の切り株を掘り尽くした。

ロンドンの2階バスは、石炭をカマのトレーラーを引き、車庫でガス発生後、トレーラーを取り替えたので、高性能であった。

名古屋の市バスは、薪ガスと電池バス（E1～E60位）があり、Eバスは町に吊掛音を響かせて走り、のろいが薪バスのようにウヤ（スタンド）はなかった。

#### ・代用車時代の終わり

戦後、先ず米軍用改造バス（ガソリン車）が各市に入ったが、燃料が安いなどから薪ガスなども長く使われ、昭和27年頃完全にガソリン、ディーゼル化された。この間国鉄キハは天然ガスも使った。

主題から外れるが、戦前キハ42000など夜の排気は、青色に明るく輝き、ゼロ戦も同様で、今も思い出に強く残っているので、語り部として伝えておきたい。

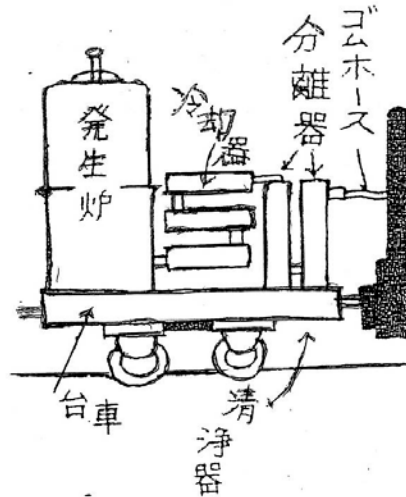


図4 千頭林鉄のガス炉トレーラー

#### 前号の訂正

前号の「一口メモ」のうち、「8 終戦前後の名古屋日記」の一部を次のように訂正します。

【場所】 p 8 左側下から5～4行目  
 (誤) 米軍のP51が京都御所の前へ離着陸する  
 (正) 京都御所の前へ米軍の軍用機が発着する

#### 名誉会員 渡邊 肇さんを悼む

内山 知之

当会名誉会員であり、任意団体での当会設立時より多大な資料寄贈等ご尽力をいただきました渡邊肇さんが平成21年4月17日にご逝去されました。享年86でした。渡邊さんはいろいろな会の例会で若い会員にも優しく接して下さり、本当に趣味界の良き指導者であったと思います。



NRA NEWS No.6 2009.11.1

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