



次の運転日は11月25日です

10月7日の運行状況

ボランティア 14名
(初参加0名 会員外1名)

乗客数

下り 105名

上り 69名

テレカ売り上げ 49枚



10月の運転日では、テレカの販売方法の検討をし、添乗ボランティアとは別の販売担当者によって売るということを試行した結果、49枚という数字をあげることが出来ました。

年内の運転は次回の11月25日が最後ですが、これからも皆様の御協力をお願いします。

彦根はワンダーランド！？

氏野正巳

私がこの地に引っ越してきて早や8ヶ月が過ぎました。そこで、といっちはなんです。が、ご近所で見つけた廃車体やら廃線跡なんぞ(これぞワンダーランドじゃ...)紹介してみたいと思います。

1. 彦根駅裏の車庫

彦根駅の跨線橋から山側を望むと、近江鉄道の車庫が見えます。使われるあての無い電機、貨車、ホッパ車(国見鉦山へ売られた残り)とか、多数の西武払い下げ電車が留置されています。駅の裏側に回ってみてもなかなか壮観なのですが、駅裏再開発の話が持ち上がってまして(現在は改札口は琵琶湖側のみ)完成予想図によると車庫が潰されて駅前広場に変身してしまいます。ただしこの不景気で進展していませんが。

2. 廃線跡3題

その彦根駅からかつて住友セメント工場まで約500mの専用線がありました。国道8号線との交差部にはレンガ積みみの橋台が残っています。築堤も線路こそ撤去されていますが、彦根駅構内の分岐部分から全部確認できます。

2つめはキリンビールの専用線です。多賀駅を出てすぐ左に大きくカーブして分岐していく700m程の路線です。工場へ線路が入る所は今も扉が有ります。全線平面で最初から最後まで道路と並行していて直ぐ判ります。道路拡張で

潰されることも無く砂利も橋台(一部はコンクリートの路盤も)も残っています。橋台部分はどこともフェンスで囲ってあり、何故か??と考えたのですが、雪が積もって地面がみえなくなったときに歩行者が間違っ川にはまらないように、との配慮ではないか、と思われま。 (このあたりでは積雪はザラです、といっても20cmとか30cm程度ですけど)

残りの1本は、同じく多賀駅の手前から先ほどとは逆方向に分岐して山を登っていく線です。行き先にはかつてセメント工場がありました。現在はダイニックという会社の本とか手帳とかの装幀に使う合成レザー・クロスを作る工場になっています。ここは高低差があるため分岐してすぐ築堤でしたが、今は見事に削り取られて新しい道路になっています。それでも終点の工場手前には国道306号線を越える橋台と、工場敷地内には広い構内と架線柱が健在です。

以上3題共、近所の書店で購入した1/25,000の地図には全て路線が健在です。というのも発行が昭和63年で、売れ行きが良くないのが幸いしました。

3. 多賀SLパーク跡

レールマガジンに掲載されたように、スハニは持ち上げたら屑鉄になりそうな位ボロボロです。ただ、梅雨時分に見

に来た時には周りの草がきれいに刈られてましたので、何らかの手入れはあるようです。多賀駅前の案内看板には、SLパークとの表示がまだ書かれています。現時点では雑草が背丈以上あって奥へは行けません。

4. 河瀬駅

今年4月に滋賀県立大学の一部が彦根市に移転し、その玄関口として河瀬駅に新快速の停車と、橋上駅化して琵琶湖側にも乗降口をと、地元がJR西日本に対して運動を行っています。乗客数や費用の点でJRが難色を示し進展していません。

もし橋上駅になると「トワイライトゾーン・マニュアル」に紹介された大正時代の跨線橋は取り壊しの運命です。こちらも当分は安泰と思われる。蛇足ですが橋上駅の最大の欠点は、目の前のホームへ行くのにも何故か階段を昇らねばならないバカらしさです。

5. 町工場の客車

彦根市街から、県道大津能登川長浜線を西に行くと、突然田圃の中にブルーのオハ47が出現します。工場の敷地内なので中に入ることができませんが、客車の入口には階段があって、どうやら使用されているようです(休憩室?)。個人の所有物なのか、多分どこにも紹介されていないと思います。

6 . WOODLAND のヨとワキ
市内の国道 8 号線沿いに
ウッドランドという日曜大工
の店があります。

裏に廻るとパレット貨車が 2
両とヨが倉庫代わりに使われ
ています。ついでにこの店では
あちらこちらに古枕木を使用
されていて、不思議な店です。

以上思いつくままに書き並
べてみました。お近くにお越
しの節はご一報下されば案内
させていただきます。(但し降
雪期はご勘弁下さい)

PS SL北びわこ号の秋期運
転期間が決まりました。ダイヤ
は夏期と同じです。

10/21,22,28,29

11/3,4,5,11,12

(土日曜及び祝日)

余談

私が勤める工場は、送電系
統が近江鉄道の変電所と同じ
だそうです。最近、近江鉄道が
契約電力を下げたので、うち
の工場にも多少電力の余裕が
出来た、と会社の施設担当の
人が言っていました。(これまで
関西電力側が契約を上げるの
を渋っていた、とのこと)

どうやら貴生川支線にレール
バスを導入したのとの関係が
ありそうです。

つまり、

(ア)レールバスが走るのはラッ

シュ時のみです。

(イ)大口の電気料金の算定は契
約電力+使用量で決まります。
契約電力=最大限使用できる
電力のことです。これを越え
ると違約金ものです。

(ウ)もし昼間 5000kw しか使っ
てなくてもラッシュ時に電車
が増えて 7000kw になるとし
たら 7000kw で契約しなければ
なりません。

(I)そこでラッシュにのみ、電
車を増発する代わりにレール
バスを走らせたら契約電力を
低く押さえることが出来ます。

という様に電気代を安くし
ようという目論見ではないか
と思われる。

運転日のボランティア作業から



作業後のお昼の弁当を食べな
がらワイワイガヤガヤ



千頭駅構内のヨ 5000
の風通しと掃除

写真は 3 点とも 8 月 26 日
デジタルスチルカメラにて撮影

オハニの荷物室では差し
入れのスイカを切る人も

思い出の写真館 28

初めての蒸気機関車撮影旅行

米沢の9600

伊藤栄一



昭和45年の夏のある日、当時中学生だった私は福島市内の叔父の家を早朝出発し、奥羽本線の客車鈍行で米沢に向かった。板谷峠を越えて米沢に着くと、9600の煙が私を待っていた。

私は米沢で下車し、米坂線の線路に沿って歩き出した。線路は駅のそばより軽い上り勾配になっており、しばらく歩くと鉄橋があった。私は川原に降りて、母より借用したハーフサイズのカメラで9600牽引の旅客列車を撮影した。その後、私は鉄橋から少々米沢駅よりに戻り、築堤上を行く9600牽引の貨物列車を撮影。軽い上り勾配のためか9600は力強く走っていた。そして私は米沢機関区に寄り、貨車の入換えに従事する9600や9600牽引の貨物列車の発車を撮影した。

私は夕方前に米沢を発ち、客車鈍行で板谷峠のスイッチバックを楽しみ、福島叔父宅に戻った。

私は小学校入学前より蒸気機関車が大好きであったが、この旅行で蒸気機関車撮影の楽しみを知ってしまった。その後私は撮影旅行に時々出かけるようになった。



写真は2枚とも米坂線 米沢～西米沢間にて

横浜線に残る「汽車」の面影

新横浜から八王子寄りに1駅行ったところに「小机」という駅があります。

電留線があって、早朝には始発電車が出るほどの駅なのですが、駅そのものはいたってノンビリしています。乗降客が少ないことも原因の一つでしょうが、小さな平屋の駅舎に貨物ホーム跡という、いかにもローカル然としたストラクチャー達が、そうした雰囲気を作り出しているような気がします。

貨物ホーム跡にしても、もう2駅先の「中山」では商店街の有料駐車場として生まれ変わっているのに、ここでは草むらに覆われたままで、一部にはレールさえ残っています。

駅舎寄りのホームは長く、電車が停車しない部分は、乗客が立ち入らないよう金属製の柵で区切られています。これまで、幾多の変遷があったのですが、八王子寄りの

部分はずいぶん使われていないらしく、汽車型の低いホームのままです。電車ホームの先端に使われない低い汽車ホームがあるというのは、10年程前、日中の快速が停車する以前の神足（今の長岡京）や向日町と同じ。関西線の法隆寺などでも見られましたね。

さらに、このホームを反対の島式ホームの側から眺めると、改札口付近の基礎部分にコンクリートの継ぎ跡があるのがわかります。構内踏切か、ポイントや腕木信号のケーブル用の空間だったのでしょ。今でも、ローカル線に行くときよく見られる造りです。

実に田舎臭い駅ですが、ある意味で非常に貴重な存在と言えるかもしれません。

小机からさらに八王子に向かうと、東急田園都市線との連絡駅「長津田」があります。

東神奈川方面からやってくると、ホームに到着する直前、

右手から田園都市線が合流する手前の草むらに、木製の車止めがありました。確か7月頃までは電車からハッキリ見えたのですが、最近は確認できません。夏場で草が成長して隠れてしまったのか、あるいは撤去されたのか、気掛かりなところですよ。

長津田は、かつて八王子往還と大山街道が交差する宿場として栄え、付近にはまだ乾藪倉庫が残っているとの情報（サトウマコト『横浜線物語』）もあることから、私も一度探検しなければと思っています。東急こどもの国線訪問の機会にみなさんも立ち寄りたてはいかがでしょうか。

最後になりましたが、東神奈川ではホームの基礎に煉瓦が使われている部分があります。京浜東北線でおいでの際には、お見逃しのないように。

長谷川 真



いんぷおめいしょん

95年度鉄道サークル総会のお知らせ

先日、八ガキでもお知らせいたしました。来る11月11日 12日 に、静岡県修善寺の“虹の郷”で95年度の鉄道サークル総会を開催します。

八ガキの文面を急いで作製したために、案内不足の点があり申し訳ありませんでした。

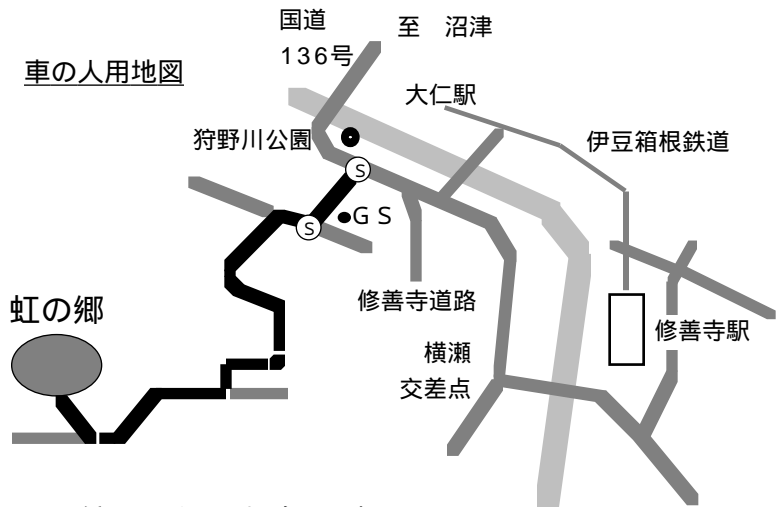
まず現地の地理についてですが、車でおいでの方は、東名沼津インターより国道136号で約25km（平常約1時間）。

電車の場合は、三島駅より伊豆箱根鉄道で修善寺駅まで30分、修善寺駅から虹の郷まではバスで15分です。

当日の集合地点は、虹の郷正面のエントランスゲート前に12:30分です。

総会の会場は、園内イギリス村管理棟会議室です。

尚、当日の緊急連絡先は、田中1号の携帯電話030-837-2048(tu-ka)、サービスエリア



の関係で通じない場合は、虹の郷までナショナルトラスト鉄道サークルの海老原に伝言の旨を申し出てお伝え下さい。

この会報を見て参加したいなあとと思われる方は至急財団事務局までご連絡下さい。（宿泊等の手配は各自で願います）

現地の住所は、静岡県田方郡修善寺町修善寺4279-3
電話は0558-72-7111です。

次回ボランティアの予定

今回のトラストトレインの運転日は11月25日、今年最後の運転です。皆さんふってご参加下さい。

また、翌日には、長い冬ごりに備えて家山駅構内で客車のワックス掛けを行います。

（宿泊場所は未定）

こちらにもご参加いただける方は、併せて財団事務局までご連絡下さい。

編集後記

この号は10月号ですが、都合により（私が、財団の鳴き砂サミットのレジメの編集を請け負っていた）忙しかったため遅れてしまいました。総会の地図なども間に合わなかったらゴメンナサイ。

新刊紹介

続・事故の鉄道史

大好評を博した『事故の鉄道史』の続編。通説となった鉄道事故の原因について改めて検証し、真の事故原因に迫る。記憶に新しい餘部橋梁の列車転落事故など戦後発生した事故なども収める。

（パンフレットより）

当サークルのメンバーの佐々木さん・網谷さんの共著による本が11月5日（予定）に発売になります。

日本経済評論社、2884円です。興味のある方は前作（同、3296円）共々ぜひお買い求め下さい。