

鉄道サークル新年会 鶴見線で開催 会場はなんと、クモハ 12052 !



クモハ 12052 と共に参加者全員で記念撮影 (撮影 小城崇史)

鉄道サークルの新年会を去る 1 月 22 日 (土)、JR 東日本・鶴見線営業所のご厚意で鶴見線にて開催しました。

当日は晴天に恵まれ、いま話題のクモハ 12052 に乗車し、鶴見線全線を走破しました。サークルメンバー・関係者を乗せたこの臨時列車は各所で注目のまとなっていたようです。

(詳細記事は 16 面から)



とらすととれいん

トラストトレイン

1995 年の乗車実績

1995 年も 4 月 15 日から 11 月 15 日までの土曜日に 8 回トラストトレインが運行され、以下のような乗車人員及びボランティアの参加が得られました。

参加していただいた皆さん、
どうもご苦労様でした。

乗客数	
下り	940 名
上り	461 名
ボランティア参加者	
延べ	163 名

とらすととれいん

イギリスの保存鉄道を訪ねて

角田 聡

トラストトレインの運転開始から、早いもので10年を迎えようとしている。ボランティアとして参加している我々にとって、トラストトレインの車輛整備・運行時・車内のお客様との対応等、最初は全てが試行錯誤の連続であった。

ボランティアが参加して鉄道車輛を保存運行しているところは身近になく、以前より一度海外の事情を知りたいという声があり、海外に詳しいメンバー2名の協力を得て、保存鉄道の宝庫であり、又ナショナルトラスト活動の発祥地であるイギリスを訪ねるこ

とになった。

10月22日、ロンドン最初の朝は、手持ちの時計の時刻修正から始まった。今日からサマータイムがノーマルタイムになるため、ホテルのロビーには時刻変更に注意を促す大きなボードが立てられていた。

我々はビクトリア駅でレンタカーを借りるため、グロセスタロード駅(地下鉄)へ歩いた。イギリスの公共交通機関の運行形態は、平日・土・休日の3パターンになっていることが多く、特に利用者の少ない休日の朝は、時間帯運休・区間運休・減便のいずれ

かが実施されている。これから乗ろうとしている地下鉄も例外ではなく、平日ならばビクトリアまで1系統で行けるところを、2系統を乗り継いで行くことになった。

レンタカーの借受けは手続きが多く、2時間近くを要してタイムロス。2台の車に分乗した我々

は、モーターウェイ(高速道路)40をバーミンガム方面へ。高速道路は無料なのが良いが、車のパーツを中心とした落下物が多い。またエンジントラブルで立ち往生している車も目立ったものの、非常電話が路肩に設置されている訳でもなく、国が変わるとこんなものかな...と思いつつ、流れ去る景色を眺めた。

最初に訪ねた保存鉄道、セバーン・バレー鉄道の起点であるキッターミンスター駅は、BR(イギリス国鉄)線の駅に隣接していて、線路に挟まれた石畳の広い駐車場はかつての貨物扱い所と推測できた。予定より遙に延着したものの、13時の列車になんとか間に合った。門司港駅を小さくしたような配置の駅にアンティークな客車が佇み、かつて幹線で活躍していた大きな蒸気機関車が先頭に立っていた。

列車は有名な撮影地であるアーチ橋を渡り、なだらかな丘陵地をゆったりと走った。車内に小学校低学年位の少年が現れ、小さな印刷物を配ってくれた。そこには、今乗っている列車がボランティアによる運営の保存鉄道である旨が説明されていた。

この鉄道は途中下車が認められているので、アーレー駅



セバーン・バレー鉄道

で下車。構内のポイントには蛍光色のベストを着用した高校生位の少年が、安全確認のために立っていた。

駅を出ると川へ向かって下り坂になっていて、傾斜地の草原では羊がのどかに遊んでいた。傍らに小さな軽食店があり、14時近くに遅い昼食を迎えた。屋外テーブルの方が席料がかからず安いということで、当然我々はそちらを選んだが、柵の向こう側から羊が迷走してきたり、どこにいたのか馬が現れたりとユニークなランチタイムを過ごした。

駅に戻り、売店で車内で飲むためのコーヒーを買う。缶ではなく、ドリップしたものをカップに注いでくれるのが嬉しい。お菓子も大好きな私の目がパレットのケーキに移ると「ホームメイドよ」とグランドマザーは勧める。この方もボランティアで鉄道を支えているという。車輜だけではなく鉄道そのものをボランティアによる運営とすることで、利用してくれる人達との接点も、また違ったものになるんだな...と列車に揺られて、コーヒーとケーキを味わいながら思ってみたり

した。

途中の駅ではポイントレイル磨きや客車のペンキ塗り、花壇の手入れ等が幅広い年齢層で男女を問わずに行われており、家族ぐるみで来ているケースもあることに驚くと同時に、セバーン・バレーにおける活動はそれだけ魅力あるものなのだろうという結論になった。終点の駅には大小様々な蒸気機関車や客車の他に、貨車も留置され、日本との規模の違いを痛感した。

10月23日、ロンドンから北西へ約200kmの北ウェールズ地方はさすがに寒く、小雨混じりの天気だった。コンウェイ湾に面したバンゴールの街から車で小一時間、スランベリス駅に到着。ここはスノードニア国立公園内を、標高1085mのスノードン山頂

へと走るBR経営の保存鉄道...スノードン鉄道(登山鉄道)の起点である。1896年に開業し、春から晩秋にかけて運転され、始発駅から全線アプト式を採用している。

殆どの列車は蒸気機関車で運行され、車庫の前では火の入ったカマから煙が出ていたが、乗ろうとした列車はディーゼル機関車牽引とのことで、次の列車を待つことにした。

空いた時間を利用して近くのスレート採掘場跡地と思われる資料館を見学、日本語の案内テープがあったのには驚いた。ディノーウィックと呼ばれるこの辺りは、かつてスレート採掘場が数多く存在し最盛期には港までの鉄道が存在したという。

再び駅に戻ると、理由は定かでないが蒸気機関車は全面



スノードン鉄道

運休で、昨年導入したばかりの最新型アプト式ディーゼルカーで出発する。しかしこちらにも強風の影響で途中駅で折り返すという制約つきだ。駅を出るといきなり急坂でアプト式特有の走行音と振動を響かせて、羊が放牧されている傾斜地をゆっくりと登った。

いつしか太陽が顔を出し、遙か彼方のパルダン湖がきらきらと輝いていた。イギリス国内向けのレジャーガイドに「未曾有の車窓を与えられる路線」と紹介されていた事が、裏付けられたような気分になった。

スランベリスからいくつかの小さな峠を越えて、ナローゲージのフェスティニオグ鉄道へ向かった。ブラエネウフェスティニオグ駅には、運転室の両側にボイラーがある珍しい双頭式蒸気機関車が、客車を従えて入線していた。

ここはかつてスレート採掘で賑わった街だが、今はひっそりとしている。ナロー列車は採掘場跡地や湖を眺めつつループ線を下って、いくつかの森林を抜け 30 分余りで車の待つ TAN-Y-BWLCH 駅（発音不明）に到着。2 列席と 1 人掛けシートの狭い車内だったが窮屈さはなく、ピュッフェからオーダーを取りにきたが、時間的に軽食を取れず、コーヒータイトに終わってしまったのが残念だった。

ここでもボランティアの活動は見られ、我々の下車した駅では高校生が 50 代の大人に枕木の交換あるいは加工の方法を教わっており、技術伝承がされていると感じた。

10 月 24 日は湖水地方のウィンダミアの街からウィンダミア湖に沿って、ナショナルトラスト活動の発祥地ヒル

トップへ。普通車の交換もやっとの狭隘な幅の生活道路を進む。

途中ハウクシードで車を停めて休息を兼ねて街を歩き、ナショナルトラストショップ（直営売店で収入はナショナルトラストの活動資金になる）を見つけて立ち寄ってみたが、豊富な品揃えに圧倒されるばかりで、この方式を日本にも採り入れられないものかと思った。このような店はヒルトップ、ヨーク、ジェームスパーク（ロンドン）にもあり、それぞれの店が違った品揃えで運営されていたのは驚いた。

ハウクシードは石造りの古い家並みが残され、中心街は車の通り抜けが出来ないようにブロックされ、通過車両はバイパスを廻り、旅行者が街に寄るときは駐車場から歩くということが徹底されてい

る。自動車交通の暴走に異様なまでに寛容な日本で、町並みを生かすことが出来るだろうか。

ヒルトップへの道は更に狭くなり、「ピーター・ラビット」の作者ベアトリックス・ポターの家はひっそりとした佇まいで、気付かずに通り越して湖畔のフェリー・棧橋まで行って戻ってくるというハブニングがあった。



フェスティニオグ鉄道のボランティア



ナショナルトラストショップ

1946年に公開を始めてから過去に入手に渡った土地を買い戻し、原型維持と景観保存を熱心に進めてきたこの地では、原風景との出会いがあった。

見学者が一度に入場すると建物が痛むので入館制限が実施されており、1回に40人単位ということだったが、今日は雨の影響か20人位で入れているようだ。入館者が持ち込む水分には特に気がつかっているらしい。庭の植木と羊を眺めながら、止まってしまったような時の中で順番を待った。受付では知っている限りの英語を話して日本ナショナルトラストのメンバーであることを説明すると、「トラスト相互の提携はないが、質問があったら何でも尋ねてください」との答えを頂いた。300年近く経っているという家の傷みは酷く、素人の目にも窓枠や床が良い状態

ではないことを実感できた。歴史的建造物を観光資源として活用しながら保存・展示・維持してゆく事が、いかに難しいかを見せつけられた。

10月25日はレンタカーを返却し、ヨーク市内観光を楽しんだ。まずは、かつての鉄道基地をリニューアルした国立鉄道博物館を見学。世界屈指と評される鉄道博物館は、屋外では動態保存車が汽笛を響かせ、屋内には開業当初の蒸気機関車からユーロスターまで、イギリスの鉄道史170年を語る全てがあると言っても過言ではないだろう。昼近く城壁に囲まれた旧市街へ。中世の面影を残す古い街で、時折通りを走り抜ける馬車の音が、今も心の中に刻まれている。夕方のインターシティ急行でロンドンに戻った。

10月26日はスクールホリデイ（学校の秋休み）の後半

とあって、市内の博物館は大混雑だった。有名な所は1時間待ちとの事で、午前中は市交通局博物館ひとつに絞って見学。馬車からチューブ（地下鉄電車）・バスに至るまで、市内の交通機関の主役が静態保存されている。午後はフリータイムとして、夕方のユーロスターで英仏海峡トンネルを抜けてパリ北駅へ。イギリス側の線路改良が進んでいないためかトンネルの前後で電車の速度にかなりの落差があった。

27日はメトロ（パリの地下鉄）を乗り継いでルーブル・シャンゼリゼと一般的な市内観光。以前に比べて市内の治安は悪化していたが、翌28日に無事シャルル・ドゴール空港から帰国する事ができた。

今回のツアーは海外旅行が初めてというメンバーが3名おり、行くまでは不安もあったが、現地では持ち前のバイタリティーを生かし、国内旅行と殆ど変わらず皆活動していた。

この旅では異文化に触れる事が出来、現地の人々のボランティアに対する日本との考え方の違い 決して構えておらず、各人自覚を持ってボランティアそのものを楽しんでいる心の豊かさ をかいま見る事ができ、参加した各々に収穫の多い旅行であった。

雑感 一鉄道サークルの総会に参加して一 森下義人

昨年11月11日、伊豆・修善寺虹の郷にて開催されたサークル総会に参加して以来、さまざまな思いが頭をめぐり、サークルのこれまでと現状、そして将来について、自分なりの考えを整理する時期に来ているように感じ、また今後のサークル活動への提案も含めて、種々雑把な内容ですが、ここに『雑感』として、表明する次第です。

【これまでと現状の活動】

私自身、トラストトレインにかかわって10年近くなりますが、これまでと現状を振り返ると財団依存・財団の音頭取りの下でほとんど自らの頭を使うことなく更にひどく言えば、「何も考えず何となくかかわってきた、というのが実態ではなかったか？」と思います。

トラストトレイン運行に係わる活動は、そのことを如実に物語っているように感じます。

『トラストトレイン＝市民の手による車両の取得・運行』という理想からすると、現状は、単なる『汽車ごっこ』といった状況ではないでしょうか？それも、実際に運行業務を行っている大井川鉄道さんに対し、かなりのストレス（迷惑＝特に現場サイドで）をかけて、かろうじて成り立っているのではないかと思います。

『観光資源』という観点で見れば、私たちの『汽車ごっこ』

もそれなりの整合性もあるかもしれません。例えば、『～体験ツアー』といった類の観光旅行のセット・メニューの一部として、『商品』と捉えることもできるでしょう。

大井川鉄道に対し、[かなりのストレス]と申しましたが、『観光資源』という観点からすると、大井川さんとしても、メリットがあるからこそ、そのストレスも相殺して下さるのではないのでしょうか。

『あまりにうがった見方』と思われるかもしれません。ただ、現状の私たちの活動は、関係各位のご好意に甘えるだけの状態で成り立っていることは、事実のように思います。

運行以来、10年近くなるにも拘らず、そのあたりについて、いまだどういう事情なのかすら把握せず、無邪気な『汽車ごっこ』に終始してきた私たちは、いったいなんなのでしょう。

ただ単に汽車に触れることができる！、汽車の写真が取れる！といった幼児性を引きずったままのエモーション（情動）のみで結集したのですか？。

【原点は、何だったのか?!】

『理想』の下に集まってできたサークル発足当時からすると、現状は、純粋化した形で、『鉄道マニアのサークル』或いは、『財団のファンクラブ』になっているように思います。

私たちのサークルの原点は、

鉄道文化財（私個人としては、『文化財』という言葉が極めてあいまいで定義しにくいと考えており、『鉄道遺産』と言いたいのだが）を考えることから始まり、その鉄道『文化財』を保存活用するために、さまざまな活動を展開しようという有志が集まってできたものでした。

そして、その方向のひとつが、現在の『トラストトレイン』運行へと、つながっているのだと思います。

当時を振り返ると、さまざまな考え方を持つ人がおり、またメンバーの年齢層も広く、自主・自立自由な雰囲気にも思っています。

『保存活用』という視点で、あくまで構えることなく、会員自らの積極的な意志により、活動が始まったと思います。

しかし、現状のサークル活動をふり返ると、何か違ってきているような気がしてなりません。

【主体性と手弁当の精神の喪失】

「何々した方が良い。」

「何々すべきだ！」

「何々するのが当然だ！」

果ては、誰に訴え要求するのか、

「何々せよ！」

と主張し、決して自らの手を汚すことなく、評論家の如く振る舞う『鉄道マニア・ジェントルマン？諸氏』。

私たちのサークルは、「もう、そういう立場で安閑とし

ているのを卒業した！」という意識から始まった筈です。

『何々した方が良い、すべきだ、するのが当然だ！』と思えば、誰に訴え、期待するでなく、自らの頭で考え、知恵を出し合い、実行する。』これが、私たちのサークルの原点であったように思います。

私たちのサークルは、「誰か、(～してほしい!)」じゃなく、自らが、『保存活用』に対して、主体的にエネルギーを発揮する連帯の場ではないでしょうか？

発足当初、会員同士の合言葉のように言われてきた筈の『手弁当の精神』が、いつのまにか聞こえなくなってきたのも、何かといえば、「誰か？」といった、諸活動におけるサークル会員の主体性の喪失に原因がありそうです。

【財団との協力関係】

私たちのサークルは、財団事務局の音頭取りで始まったものではありませんが、財団とはあくまで『並列的な』協力関係に発展させねばならないと思います。

何かといえば、財団事務局に対し、依存的・要求的な態度に終始し、また財団事務局の意向のみで『活動?』してきたこれまでの状況を改めねばなりません。

私たちに必要なのは、『保存活用』という未知で困難な課題に取り組もうとする『意志』ではないでしょうか。

「財団がどうの...。」といった財団の内部事情を云々し、

人をアテにする前に、私たちは、自らさまざまな『保存活用』という問題に対し、自らの能力をどのように発揮させるのか?、また必要な能力を、自らどのように昴めるのか?をよく考え、行動する必要があります。

個々人の能力は、小さく限られたものでも、そのような自立的・自発的な『意志』をもった一人一人が連係することにより、未知で困難な課題であっても無限の可能性が生まれると思います。

私たちのサークルは、まさにそのような自立的・自発的『意志』を連係し発揮する『システム』として機能・存在するのでは、ないでしょうか。

サークル発足以来10年を期に、もうそろそろ『大人の集まるサークル』にしましょう。(原点に戻ろう!ということです。)

そして財団とも協力しながら、鉄道文化財(鉄道遺産)のさまざまな『保存活用』に対し、サークル会員全員参加による地道な活動を展開してゆきたいものです。

このような主張をすると、あまりに『青臭く』『楽天的だ!』とご批判を受けるかもしれません。

しかし、私たちのサークルの原点は、『過去の発見』から始まり未来を視野に置いた*創造的な『プラス思考』*から始まった訳ですから...

【会報について】

人が集まって、何かひとつ

の目的に向かって行動する。その目的は、何なのか、今、何をやっているのか、そしてこれからどのようにするのか、これらを含めて、サークル会員相互の情報交流の手段のひとつが会報です(今後は、インターネットという手段も有効に活用できそうです)。

会報は、ただ単に個々人の一方的な自己主張の場ではなく、あくまで情報交流の場であると思います。私も、何回か、会報の制作に参加させて頂きましたが、今もって、その構成に「どうも違うんじゃないか?」という疑問がくすぶり続けています。その問題点を挙げますと、

その発行が、定期的でなく、限りなく不定期である。したがって、『忘れたころにやって来る。』おそらく、入会したものの、自分がこのサークルにどのようにかかわれば良いのか?、わからない人達が多勢いると思います。

その内容が、当事者(例えばトラストトレイン運行時に参加していた人)にしかわからない記述が散見される。上記とも関連しますが、記事内容の『情報密度』が低い。

会報は、活動に参加しているメンバー(会員)の為よりも、活動に参加できなかった会員に対し、今何をやっているのか、を客観的に報告するものでしょう。そして一般(社会)向けの広報的側面も忘れてはなりません。

これまでの活動に関する記事内容を概観すると、

『～をやりました(やったつもりでいます)』

『良かったです。』

『みんな、和気あいあい、楽しかったです。』

といった極めて皮相的な内容ばかりが目につくように思います。

裏返して言うと、

『よかった、よかった、どうでもよかった!』

『後は、野となれ、山となれ!』

といった極めて『無責任な活動』と『その報告』というようにも受け取れます。

『どうでもよい!』ようなことの羅列では、『その報告』は、迫力もなければ、何の説得力もありません。

会員に対し、今回の活動は、～ということをした、しかし～ということがあり、問題点は、こういう(～)ところだ、といったような『報告』が望まれます。

更にサークルのさまざまな活動それ以上に、その活動に至るプロセスの公開(報告)が必要です。

発案・企画、意見交換・検討、計画などを公開すれば、会報の情報量も間違いなく増える筈です。

会報の定期的な発行ができていなかったこれまでの状況、並びに活動『報告』における<情報密度の低さ>は、サークル活動の全般を事務局たる特定個人に任せきりにしていたことが『誘因』であり、何とな

くかかわってきた私たちサークル会員の『無責任』が『最大の原因』といえます。

このあたりの事情について数年前から問題視し、サークル活動の『常連衆!』によって、今後どのようにするか、を考えてきました。

今回の総会で提案があった、幹事制度に代わる『担当者指名(役割分担)』は、改革の『第一歩』であると、会員各位にはご認識頂きたいと思います。

【ボランティア活動について】
(特にトラストレインに係わる活動)

繰り返しますが、私たちのサークルは、無責任な批評を繰り返しく評論家、文化人>気取りで自己主張のみ終始するために結成されたものではない筈です。

『鉄道関連の遺産(文化財)を自らの手によって、保存・活用してゆこう。』という主旨のもと、生まれたものです。

自ら(サークル)の行動は、誰のためでもなく、『保存・活用する対象(遺産/文化財)』に向けられるものですし、そこには、ボランティアとして自ら考え、実行する力量と責任が求められます。

『究極の目標・ボランティアによる保存鉄道実現を目指して!』といっても、誰もがこれまで挑戦しなかった課題ですし、二の足踏むのも当然です。しかし、『始めの一歩』を踏み出さない限り、いつまで経っても、目標は、目標のまま。何も変わりません。

車両の補修について、よく言われることですが、

「整備・修復なんて、素人には無理。素人が、整備・修復に係ると却って、車両を台なしにする。」「安全対策は?」「事故が起きたら誰が責任を取るのだ?」

これらは、もっともなご意見です。しかし、いずれも『マイナス思考』に傾き、自らの意志を自らつぶしては、いませんか?

これらの意見は、『プロの<仕事>』に比べ、『アマチュアの<作業>』が劣る、といった先入観と現実からくるものです。

確かに、現状レベルの『補修ボランティア』と称する<作業>では、『プロの<仕事>』と並ぶべくもありません。しかし、私は、方法や手順、技術を研究し、修練を積み、アマチュアといえど、プロと並ぶ、否プロの<仕事>を越える『結果』も出せると確信しております。『プロ』だって、最初は、素人だった。生まれつきの『プロ』なんて、どこにもいないのですから。

反対に、私たちが、『アマチュア』だからといって、慎重しく、いつまでも素人の段階に留まっている必要もないでしょう。

そこで、整備・修復に関する方法及び技術情報の蓄積、研究を今後サークル活動の柱の一つとするよう提案します。

『保存活用』の前提に立てば「これまで鉄道では～だった。だから～でなければならな

い。」といった情報よりも、「こういう方法もあるとか、あの技術を応用できないか。」といった鉄道を越えた分野での情報が有用になってくると思います。

鉄道というシステムには、さまざまな分野を統合した性格があります。工学・技術面に限定しても、さまざまな分野を統合し成立しているのではないのでしょうか。

私たちのサークルには、鉄道に関係した職業に就いておられる会員は多くありません。

しかし、見方を変えると、さまざまな分野の職業に就き、また経歴をお持ちの会員がいるわけで、鉄道という視野に捉われない自由な発想ができ、無限の可能性が生まれる筈です。

私たちのサークルは、『保存鉄道の実現』を目標に、それらさまざまな分野にいる会員の力を職業生活以外の場で応用発揮し、統合するシステムになり得ると思います。

要は、目標に対し、『プラス

思考』で取り組むかどうかの問題ではないでしょうか。十年一日の如く、トラストトレインの運転日に大井川鉄道に行き、『汽車ごっこ』するだけでは、いつまでたっても、イコール<ボランティア活動>と言えないでしょう(トラストトレインを所有・管理する財団の広報サポーターにはなるでしょう)。

【最後にもう一言】

それは、鉄道に対する、私たち『アマチュア』が、陥りやすい視点の問題です。

気を付けねばならないのは、愛するが故に鉄道を何か『特別なもの』と過剰に意識してはいないか?ということ。そして、『横恋慕』と『視野狭窄』への注意が、必要です。

鉄道も、社会においては、特別なものでなく、いろいろな産業の一つであり、鉄道車両は、他の産業における諸々の機械と同じく、輸送機器にすぎないのであります。

『産業考古学』、『産業遺産』

という概念が認知され始めた今日、私たちが、鉄道の遺産(文化財)だけを、何か特別なもののように捉え続けるならば、私たちのサークル活動は、広く賛同も得られぬまま、やがて社会との接点を失い、自己満足と自己主張だけが支配する『危うい集団』ともなりかねません。

淡々と日常の社会生活を送ると共に、自らの『ライフ・ワークとしての活動』、『しっかりと地に足をつけた活動』、そんな活動のできるサークルを目指したいものです。単なる一過性のお祭り騒ぎに終わらせないためにも。

雑感とはいいいながら、クドクドながながと駄文を書き連ねてしまい申し訳ありません。

今年の総会並びに宿での懇親会においては、初めてお会いした方さまざまな意見や考え方を伺うことができ、大いに刺激となりました。遅まきながら、この場を借りて、お礼申し上げます。

'96.1.7 大津市・森下義人

原稿の作成・投稿方法について

現在、この会報はDTPと呼ばれるオールデジタル作業によって作られています。

どの様な方法かというと、原稿はフロッピーで入稿し、写真は紙焼きのものはスキャナでデジタルデータに変換、ネガやポジ・スライドは専用のスキャナを持っている所へ行ったり、フォトCDに焼いたりして素材を作り、図面等も

画面上で作成します。

しかし、大部分の原稿は今まで通りの手書き原稿です。入稿方法としては、これでも全く問題ありません。

要は、書くことが大切なのです。その後のことは、こちらで致します。

そして、もしもそれ以上のことが出来るのでしたら、ワープロ打ちしたものをフ

ロッピー入稿(2DDのTextデータ、打ち出した紙も付けて下さい。)という段階になるでしょう。(会報 70 p.5参照)

送り先は、トラスト事務所の鉄道サークル会報担当です。

原稿・写真等は原則として返却していませんので、返却希望の場合は明記して下さい。

技術的なご質問はFax 03-3466-8536 田中光一まで。

思い出の写真館30

南稚内での悪夢

伊藤栄一



昭和40年代後半の3月下旬のある日、私はC55や9600撮影のため急行利尻で宗谷本線南稚内を訪れた。私の他に2、30名程度の鉄チャンが南稚内で下車した。天候は雪で時々強く降り、風もあった。私は抜海方面へ線路に沿って歩き、撮影ポイントをさがした。私は線路のそばの小高い丘に登り、C55型牽引の旭川行き客車鈍行324列車を撮影することにした。定刻より遅れて、雪の中で324列車の南稚内発車の汽笛が聞こえたが、やたらとカン高かった。また、遠くに列車が見えたが、機関車が赤っぽかった。あれ？変だな？と思ったら、324列車を牽引していたのはDD51であった。誰がシャッターを押すか！バカヤロー!!私は早々とカメラをかたづけ、南稚内駅にもどった。

待合室でボケッツとしていると、駅のアナウンスが「雪害により宗谷本線上で気動車が立ち往生」と告げた。開通の見通しは無いようであった。9600型牽引の貨物列車は運休。また、天北線(廃線)もすでに雪害で運転不能になっており、南稚内から動けなくなっていました。蒸気機関車は撮影できないし、ついていない。

待合室でうなだれていたら、だれかが「ラッセル車が出動するぞ。9600が押しているぞ」とさげんだ。待合室の鉄チャンはあわててホームに出た。私もカメラをつかんでホームに飛び出したが、ラッセル車は音威子府方面にすぐ発車してしまい、じつくり撮影できなかった。ラッセル車を押す9600が見られてうれしいやら、うまく撮影できずに悲しいやら……。

そして……。午後遅い時刻に、音威子府方面から除雪用ディーゼル機関車がやって来た。そして下り気動車が来て宗谷本線が開通した。夕方近くに上り気動車急行が来たが、私はそれに飛び乗り、逃げるように南稚内を去った。

途中の小駅で気動車急行がC55の下り旅客列車と交換した。C55のスポーク動輪は雪にまみれて美しかった。

私は2日後に、C55が故障のため工場に入り、DD51がC55のかわりに宗谷本線の鈍行を牽引したことを確認した。私はどうしてもC55を撮影したくなり、帰宅前に塩狩峠を訪れてしまった。

京津電軌・湯豆腐・東海道

晴天に恵まれた『鉄道サークル・関西』の見学会

秋晴れの10月10日、京都山科駅に集まった『鉄道サークル・関西』のメンバーは、兵庫・奈良・滋賀・京都から合計12人。京津線80系に乗り日ノ岡へ。

日ノ岡から南へ10分ほど歩くと旧東海道へ出る。空也上人が開いたとされる名水「亀の水」がある。祠の奥の亀の口から清冽な水が湧き出る。その昔、東海道を旅した人々が渴きを潤した水。ご近所の婦人の「崖の上に建物が建って水が涸れ、今は水道の水」とのご託宣で、折角の名水も有り難み半減。

日ノ岡から旧国道1号線を西へ。昔の京津軌道跡とおぼしき道に囲まれた一角に『南無阿彌陀佛』と『南無妙法蓮華經』の石碑が並び立つ。平安期から江戸期まで刑場があり佛の菩提を弔うために建てられたもの。その西の切り通しの崖に『車石』が一對詰め込まれている。旧東海道は九條山を越して都ホテル

に至る。

京津「九条山駅」は峠の頂、鄙びた風情を漂わせる。『こちら

一年後には京津線も地下に潜り九条山駅は廃止される。

再び余命短い80系（地下化で廃車予定）で蹴上へ。『日本初の水力発電所』と『疏水インクライン』を見学。斜めに積まれた隧道のレンガが珍しい。

南禅寺の中の『疏水水路閣』の下で記念撮影。明治初期に成し遂げた大工事の困難さと、それを克服した人々の偉大さを偲びつつ『湖月荘』で湯どうふの昼食。暫く座敷でくつろいで、『疏水資料館』を見学。インクラインの終点や発電施設を見る。



水路閣下に勢揃いした参加者

ンや軌道に斜めに削られた敷地が残る。殊に、『白川』に架かる鉄橋の橋脚が片方だけ残っているのは印象的だ。古川町までは、軌道跡に忠実に斜めに民家が続き、三条通りでは、斜めの敷地に倉庫があり、直角三角形の果物店が建つ。

『民鉄要覧』などによると京津電軌の古川町～三条間は、大正12年開通となっているが、実際は無認可のまま大正元年に三条大橋（現いるは旅館付近）迄通じていたようだ。これらは、日ノ岡の薬局店主のご家族や下に書いた喫茶店の主とお客の方から教わったことが多い。「実地踏査」が大切なのだ。

京都特有の屋根付き路地を潜り、10人で満員の喫茶店に12人を詰め込んで京の下町情緒を満喫、更に明治初年のままの製酢工場の表構（「京都電灯」の銘入り外灯も）や、古い竹細工の店の点在する三条通りを歩き、夕刻京阪三条で解散した。

〔寺川〕



京津線『九条山駅』

蹴上から古川町（現東山三条）までは、京津線は今の北方を専用軌道で走っていた。その跡を辿る。軌道跡一杯のペンション

シアトル周辺みてある記 酒井 誠

「シアトル」のメルボルン市電



シアトルは、世界に名だたる航空機メーカーである Boeing 社の本拠地であり、ア

メリカでも治安の良い都市です。ダウンタウンには、トrolleyバスの他にメルボルン市

電が走っています。

このメルボルン市電、ダウンタウンのキングスドームに近いメトロトンネルに隣接する5'th Ave.& Jackson St.から、海岸沿いのPier 70までをのんびり走っています。

一応、電停には時刻表がありますが、あてにはならないようです。

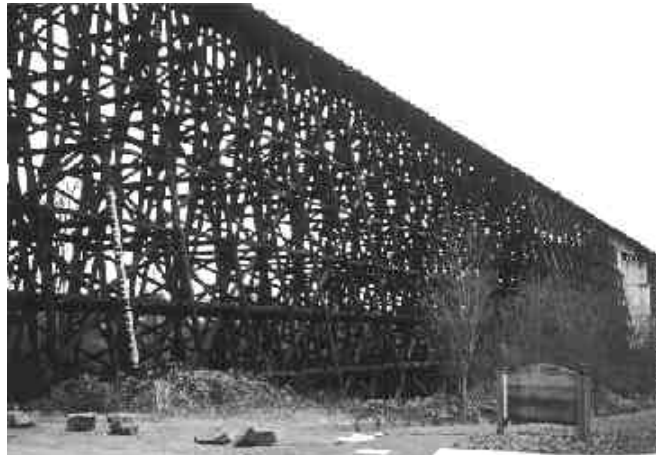
起点 Jackson St.の近くには、AMTRAK の UNION STATION、B&N鉄道のKING St. STATIONや、神戸公園もあります。

Bellevue の木橋 (トレッセル)

シアトルには、ワシントン湖がありますが、この対岸のBellevueには、405号線沿いのB&N 鉄道に立派な木橋 (もちろん現役) があります。

残念ながら列車の走る写真は撮れませんでした。模型化するにも大きなものです。

この木橋を渡る列車としては、“Sprit of Washington Dinner Train” が有名です。通年運転され、土曜・日曜には日中の運転もあります。結構、接待に使われているとのこと。



'Bellevue' 118th Ave SE. 8Th SEのトレッセル橋 '92.2.19



Super Liner編成のSeattle発LosAngeles行き "The Coast Starlight"

Auburnにて '92.2.16

B&N 鉄道線を行く AMTRAK

シアトル近郊は、Burlington Northern R.R.(B&N)や、UNION PACIFICの路線が縦横に走っており、かなりの頻度で貨物列車が走っています。

しかし、旅客輸送は低調でAMTRAKの列車が時折通る程度で、SEATTLEのKing St. 駅も閑古鳥が鳴いています。

Mt. Rainier Scenic Railroad

シアトルからでも天気の良い日に見られる、富士山のように美しい山、Mt. Rainierの山麓に Mt. Rainier Scenic RR. (MRSR) があります。

朝からの土砂降りの雨の中、天気予報と白川淳氏著作の「海外保存鉄道」を信じて、一路Elbeへ向かえば、1912年製のハイスラーが静態保存された(看板代わり)駅前に到着。天気も予報通りに晴上る。

客車改造のレストランで食事をしているうちにやって来たSLは、RESTOREを終えればかりのNo.17サドルタンク機。

まだ本調子ではないのか機関士は、しきりにシリンダー回りを手入れしていました。客車は、2軸ボギーの3両編成で1両はオープナーに改造。日中の運転は、Elbe から Mineral Lakeへ向い、ループ線を通してElbeへ戻るといふもの。



1929年 ALCO 製 1D1サドルタンクNO.17 Elbeにて '95.9.30



この列車に乗ってみると、客車はコンクリート床にベンチシートでアンティークな雰囲気ですが、よく見ると窓枠は茶色のアルミサッシに

更新しています。

アルミサッシといっても、スハフ43の無粋なアルミ色と違い違和感がないものでオハ二の窓枠更新もこの方法で良いのではと思います。

この他にも、Elbe ~ Eastonville 間には “ The Cascadian Dinner Train ” も運転されています。

運良くこの日は運転日でElbeから、Eatontvilleへ向かう列車を写すことができました。

10月7日には、“ Mike Double Header ” と名付けられた、秋の特別重連運転(17 + 5)も予定されていましたが直前に帰国となり残念無念。



"The Cascadian Dinner Train" Eatonville行き Elbe付近 '95.9.30

Puget Sound and Snoqualmie Valley Railroad

Twin Peaks で有名となった Snoqualmie Falls への途中で偶然に見掛けた保存鉄道です。(前述の「海外保存鉄道」には載っていません)。

UP 他 の 様 々 な SL (ス イ ッ チ ャ ー 等 小 型 機)、DL、EL、PC、FC が RESTORE を 待 っ て 並 ば だ 様 は 壯 観。こ れ だ け 大 量 の SL を 見 る の は、私 に と っ て は 稲 沢 の ヤ ー ド 以 来 の こ と だ す。



Restoreを待つ廃車輛群



No.201 C-C DL牽引の、木造客車3連 Northbend付近 '95.10.1

Snoqualmie には Museum が あり、閉塞機器の展示や各種の鉄道図書が売られています。

また、道路に沿って各種のPCや除雪車が展示されて、町全体が鉄道公園の雰囲気です。

運転は隣の North Bend までで、ALCOの旧型DLが3両の木造客車(3軸ボギーのモニターーフ)を従えての運転。機回し線がないため North Bend 行きは推進運転となっています。

ここでは、12月にSanta Train が予定されています。

セントルイス市

MetroLink

Boeing と 並 ぶ、米 国 の 航 空 機 メーカー McDonell-Douglas の本拠地 St.Louis には、94 年 7 月開業の新しい鉄道があります。

Lambert-St.Louis 空港と都心、ミシシッピ川対岸の East-St.Louis を結ぶ MetroLink です。

車両はドイツの SIMENS 製の1000形2両編成で通常は2ユニット併結の4連で使用し、郊外は高架地上線、都心では旧線路跡を利用したと思われる掘割(一部地下)を通ります。



平日(月~金)の10:00 ~ 15:00 は都心部は無料ですし、有料時間帯でも料金は1\$均

一と安く、キップを買って自分で改札機でスタンプする方式です。

鉄道サークル新年会報告

海老原 英治

去る1月22日(土)にJR東日本鶴見線営業所の御厚意で、クモハ12052で鶴見線を完走するという新年会を行うことができました。その模様をお伝えします。

今回の催しは、諸般の事情からご案内の葉書が約一週間前だったため、果して何人の方が参加して下さるか、最初のうちは参加連絡も殆どなく非常に不安でしたが、22日の集合時間には、当日参加の方も含め33名の方に来て頂き正直ホッと致しました。

我々を乗せた団体臨時列車は12:25に鶴見駅4番線ホームを発車、最初は扇町に向かいます。出発して間もなく今回のイベントは会員の熊谷さんの御尽力と鶴見線営業所の御理解・御協力で初めて出来た旨を説明。しかし車中は皆さん子供にかえったかの様にはしゃいでいて、一向に落ち着きません。立って車内を見回している人、走行音に聞き入っている人、シートに自分



の財布を置き忘れて前面展望を楽しんでいる人etc。

電車は各駅に一旦停車し、進んでいきます。独特のモーター音と乗り心地、そしてあたたかみのある車内、まるで一時代前にタイムリップしたかの様な雰囲気。あつと言う間に扇町到着。5分停車の後再び鶴見に戻ります。

やっと車内も落ち着き(それでもシートには空席が目立ちますが...) 皆さん近くの人と歓談されていました。

鶴見駅の停車時間では、御

厚意で会員の持参したサボを入れてもらい、往年の旧国を憶い浮かべ記念撮影といった光景も見られました。

次は海芝浦に向けて出発です。全員が揃ったところで車内では自己紹介。普段仲々顔を会わすことの出来ない方、初参加の方、会員の友人等、年齢層も幅広く、これもまた一つのきっかけとして会員の輪が広がればと思います。

海芝浦 鶴見 武蔵白石そして大川へと電車は走ります。武蔵白石では直接大川支線に入線できないため、一旦下り本線に入り、エンド交換して上り線へ渡り、再度エンド交換し大川支線に入ります。数年前まではいつでも体験できたことですが、引退まであと2カ月弱。貴重な体験をさせてもらいました。

沿線には鉄道ファンも目立ち、通常来る筈のない電車が目の前を通過し、呆然と電車を見送る人、また、慌ててカメラを構える姿も見られました。





車内の興奮も覚めやらぬうち電車は大川を発車、いよいよ鶴見までのラストラン。

車中では会員差し入れのカレンダーの抽選会も開かれています。

間もなく鶴見、定時到着です。あっと言う間の2時間半でした。何より無事故で、そして参加された皆さんに楽しんで頂けたのが大変に嬉しいことでした。

職員の方々にお礼を延べ、回送列車の姿が見えなくなるまでホームで見送りました。

今回のイベントに多大なご尽力を頂いた熊谷さん、そしてJR東日本鶴見線営業所の皆様に紙面を借りて、厚くお礼申し上げます。

トラスト新春号 運行時刻

鶴見	弁天橋	浅野	海芝浦	武蔵白石	大川	扇町
12:05	回9162	11:59				
(2)				9263		12:42
12:25	12:30					
13:04				9262		12:47
(2)		12:58				
	9363		13:21			
13:10	13:15	13:17				
13:45	9362					
(2)		13:39	13:37	13:33		
			9463		14:24	
14:14	14:19			(2)		
				9465	14:37	
				(2)		
				9464	14:42	
				(2)		
14:55		9462				
(2)		14:49		14:45 ₃₀		
	回9563					
15:10		15:15				

緊急速報

トラストトレインの今年の運転日決定

皆様お待ちかねの、トラストトレインの今年の運転日が決まりました。

運転日 4月20日・5月11日・6月15日・7月13日
8月31日・9月14日・10月5日・11月30日
時刻 下り 金谷 12:46 千頭 14:07 (昨年と同じ)
上り 千頭 15:30 金谷 16:49 (昨年と同じ)

ボランティアの集合時間も昨年同様、新金谷駅 10:30 です。

トラスト新春号が走るまで ~熊谷さんに聞く~

今回の臨時電車を運行するにあたって、現場との折衝等全てに渡り企画、調整を下さった会員の熊谷さんにお話を伺いました。

そもそものきっかけは、昨年9月の鶴見線見学会の時に“クモハ12で団体臨時電車を走らせたら面白いね”10との話が発端でした。

JR東日本の方と雑談の上で話をしてみると“まあどうかなるんじゃない”との返事。では、と言うことで日本ナショナルトラスト鉄道サークルからの依頼と言う形をとりJR東日本に申請。その時点では特に日程は定めず、先方の都合に合わせる形をお願いしましたが、結局運行日が決まるまで約1カ月かかりました。

内々で話を進めていましたが、JR東日本首都圏本部及び大口担当者氏に申請したときは、全くやったことのない内容に、一体これは何？との対応ではありました。

さて日程は決まりましたが、運賃をどうするか？

通常の距離換算では一人当たりどう見ても700円程度。20人集まったとしても700円×20人=14,000円。これでは動かせられないと担当氏。結局団体臨時列車を動かす最低50kmまでの距離と、旧国鉄内規にのっとった車掌室付車両一両の責任人員を掛け算して、運賃は設定されました。

団体乗車券は現在機械発行なのですが、このような特殊な

乗車券のため自分で手書き発行しました。

JR東日本が正式引受後、時刻表を渡されましたが、これまた機械ではなく手書き発行。全てが異例づくしで進行していきます。

鶴見線営業所の運用担当の方と最終打合せの席でも“こちらとしても初めてのことで、一体何をすればよいのでしょうか。ともかく御期待に沿える様にします”とのお話でした。

さて当日です。しばしば団・臨は運用の都合からこちらが指定した車両と違う場合があります、もし103系が来たらと不安でした。11:55にクモハ12が入線したときは正直ホッとしました。

今回のイベントのために乗務員さんは指導運転手・運転手の方4名。また扇町・海芝浦ではこの日のために、前日にわざわざ停止目標を設置して下さいました。本当に頭の下がる思いです。この臨時電車は鶴見線営業所の所長さん・皆さんのご理解があって初めて実現したものです。

当日も乗務員の方は、最初の内は何でこんな電車に乗りたいの？といったニュアンスでしたが、最後はこんなに見てもらえるなんてと感激されていました。

また、沿線の人にとっては慣れ親しんだ電車。各駅に停車する度、ドアの前に立ち、乗車しようとして乗務員の方に団・臨の旨の説明を受けると“何でこの電車が”といった面持ちで車内を見渡す光景も見られ、沿線の風景として溶け込んだ電車でした。

まさに愛のある電車としか言いようのないそんな電車でした。

今回の様なイベントはもう二度とできないでしょう。又、鶴見線営業所としても、この様な形で走らせることは無いでしょう、と大口担当者のお話でした。

今迄20数年、何百本となく団・臨を扱ってきましたが、そのなかで仕事抜きで一番面白い臨時列車でした。

ありがとうございました。

文責 海老原



