

とらすととれいん

さぁ！今回は座席のクリーニングだぁ！



23日（土）のオールキャスト C12のプレート型タペストリーは佐々木さんのお手製

今まで日干ししかしていなかった客車の座席を、会員の佐々木さんの陣頭指揮のもと、今回初めて水を使ったクリーニングを行ないました。

撮影・解説 小城崇史



バキューム式の強力洗浄機を使用するため水は大量に使う



これが今回大活躍した機械。この機械に大量の水を入れて、ホースを使って座席に高圧で吹きつける

近ごろ思うこと 伊藤栄一

トラストトレインが動き始めて10年近くになります。私は昭和62年の出発式よりトラストトレインにかかわるようになりましたが、近ごろ思うことがあるのでとり急ぎまとめてみました。

[楽しさだけでなくスタッフとしての意識を持って]

トラストトレイン運転日の作業あるいは客車の補修作業への参加は、蒸気機関車や客車に触れることができて楽しいものです。楽しさがなければ長続きしません。しかし、何も考えずに他人の指示通り動き、指示がなければしゃべっているだけで「ああ楽しかった」で終わってしまえば単なる『汽車ごっこ』です。初参加の人は『汽車ごっこ』するだけでもかまわないと思います。しかし、参加経験を積むにつれて「自分は動態保存列車をささえているスタッフの一人なんだ。自分は社会的意義のある活動に参加しているんだ」という自覚と責任を持って前向きにかかわって欲しいと思います。

また、運転前の蒸気機関車磨きや客車そうじ、運転終了時の後片付けでは「補修が必要なところはどこか？どんな補修が必要か？緊急性はあるか？……etc.」を考えながら車輛を見たいものです。また、時には乗客の喜びそうな（よく売れそうな）車販用グッズを考えたいものです。かつては

自腹を切ってポストカードやシールプリントを作った人もいました。なお、乗客あつての動態保存です。作業や添乗業務に熱中するあまり乗客に迷惑をかけないように……。

[私がトラストとレインにかかわるようになった理由]

私は大の蒸気機関車ファンです。私はいつまでも蒸気機関車の動く姿を見ていたい、仲間と共に自分達の手で蒸気機関車を動かしたいという夢を持っています。だからトラストトレインにかかわるようになったのです。また、トラストトレインボランティア活動が盛んになれば他の動態保存の蒸気機関車にプラスの影響があると私は考えています。

[そろそろ次のステップに]

市民の手による鉄道車輛の取得・運行から始まったトラストトレイン。運行開始から10年近くになり運転日の参加者も増えています。さて、いつまでも現状のままでいいのでしょうか？30年後あるいは50年後も現状通りの運行形態

すなわち、年数回だけ大井川鉄道の乗務員が列車を運転し、私達はアマチュアでも可能な作業をこなすだけでは少々さびしくないでしょうか？私達が『究極の目標・ボランティアによる保存鉄道の実現』を目指しているのであれば、そろそろ次のステップを考えたいと思います。確か

に蒸気機関車一両と客車三両による年数回の運転は容易ではありません。しかし、現在のサークルの力量を考えただけで次のステップを検討する時期に来たと思います。

遠い将来、私達はどんな保存鉄道を運営したいのでしょうか？それに向けて、私達はどの程度の新たなチャレンジが可能なのでしょうか？例えば新たな車輛の取得や現有車輛の特急時代への復元など、一歩ずつ自分達の保存鉄道を豊かにしていきたいものです。

また、私達は試行錯誤を重ねながら修復技術を身につけて来ました。これからも大井川鉄道から学ぶべき技術は学んでいくと共に、他の保存鉄道や古い車輛を現役で動かしているローカル私鉄等とも交流を深め、そこから技術を取得したいと思います。また、私達は大井川鉄道に頼り切っている現状があります。運転技術や車輛のレストア技術の取得には長い年月が必要ですが、大井川鉄道に頼らなければならない部分を少しずつ減らしていきたいものです。また、大井川鉄道からも「トラストトレインを面倒見ていて良かった」と言われるようにしたいものです。

[大井川へ行くことだけがボランティアだろうか？]

仕事や家庭の都合で、あるいは遠方に住んでいるため、運転日の作業や修復作業になかなか参加できない人もいます。私は大井川での作業に参

加するだけがボランティアではないと考えています。例えば、会報発送や財団の雑用を手伝うこともボランティア活動の一つです。また、自分の生活圏近くで保存活用に値する車輛や建造物を見つけること、或いは部品取り用の車輛を見つけることも大切なボランティア活動だと私は思います。

[おわりに]

とりとめのないことを長々と書いてしまいました。

さて、今年も私達の列車トラストトレインが動きます。あせらず、無理せず、楽しみながら、そしてスタッフとしての自覚と責任を持って今年もがんばりましょう。そして未来の理想の保存鉄道を夢見ながら、またトラストトレインボランティアが社会に与える影響を時には考えながら、今年も昨年より一歩進んだ活動を展開したいと思います。



那珂湊にて

さよならキハ 11 型に行って

丸山清和

昨年最後のトラストトレイン運転日を2日後に控えた11月23日、茨城交通湊線で元国鉄キハ11型(当線111番)のさよなら運転が行われた。

この車輛は以前トラストの見学会で見た時の、他車輛同様の茨交カラーから落成時のスカ色風のブルーとクリームのツートンカラーにされ、ヘッドライトも原型に復元されていました。車内は特に変わった様子はありませんでした。

那珂湊駅での構内撮影には入場券での立ち入りは不可で、新車3710型のテレカ付き記念キップを買い、同時に付いてくる「入場許可証」とも言うべきリボンを付け改札を通るというものでした。一つしかない出札には鉄チャンはじめ地元の人々の長い列が出来ていました。

出発時刻が近づくに連れ人数も増えてきました。中には地元テレビ局も取材のため来

ていました。このさよなら列車のダイヤは、那珂湊発、阿字ヶ浦・勝田折り返し、那珂湊行きの一往復で、臨時のスジではなく定期スジでの運行と言う形でした。

私が那珂湊 阿字ヶ浦間を乗車したところ、沿線には鉄チャンや、畑の中で農家の方々がしばしば手を休め撮影していたり、バイク・車での追っかけも見られました。阿字ヶ浦では折り返し時間が短いため、ほとんどの乗客が車内精算となっていました。

勝田からの折り返しを撮るため、また那珂湊で下車し、それまで時間があるので車庫の方を見て来ました。ステンレスカーのケハが台車を外され、ダルマ状態で置かれていました。そして、さよなら列車の撮影をして勝田へと行き、丁度上野行きが来たのでそれに乗り帰りました。



阿字ヶ浦にて

鉄道サークル（関西）武豊線見学会報告

網谷りょういち

『続・事故の鉄道史』（佐々木 富泰・網谷りょういち著、日本経済評論社）に、高橋熙駅手頭彰碑と共に武豊線沿線の文化財を書いたので、武豊線の見学会を企画できないかとの依頼があった。

検討してみると一日で充分廻りきれるので、春の18切符期間の3月3日に行なうこととし、前年の12月には下見もしておいて予定表を作り、皆様にも告知して当日を迎えたのである。

今年の春から18切符がバラで使用出来なくなったのは予定外であった。ずいぶんと使いにくくなったもので、どれだけの方の参加があるかと心配したのだが、地元中京地区の方やら、東京側からわざわざ参加して戴いた方もあって総勢20名、ずいぶんと大勢の方に参加して戴けてにぎやかな見学会となった。

朝の大阪方面から米原への新快速が、観梅の客や北陸線で運転されるSL客と一緒にあったらしくて、通勤列車のような超満員。これだけが誤算で、あとの乗り物は順調にいった。

最初の見学地の亀崎駅舎が明治19年の木造駅舎である。長濱駅が明治15年なので日本最古の駅舎ではないが、東海道線よりも早く作られた武豊線の当初からの駅舎である。

次の半田駅では、明治42年に作られた跨線橋と明治44年の煉瓦造ランプ小屋が目的である。乗客がそう多くないので、跨線橋は今も現役のまま使われているのが嬉しい。ランプ小屋はやや小型で真四角な平面である。さらに亀崎駅舎と同様、初期に作られたと思われる駅舎の一部も発見した。

武豊駅の高橋熙君頭彰碑の

前で記念撮影。昭和28年の13号台風の時、高潮の中で懸命に発煙筒を振って列車と乗客を救い、自らは怒涛に吞まれ殉職した一駅手の頭彰碑である。胸から上の胸像になっていて銅像のように見えるが、常滑で焼かれた陶器製の像である。

武豊栈橋のあった場所まで移動し、武豊停車場跡地碑を見学した。ここでは機関車の転車台の跡を発見し、皆が写真を撮った。

東海道本線との接続駅の大府まで戻って、石ヶ瀬川橋梁の見学である。これは橋脚（ピア）だけが明治19年当初のもので、やや大きな橋脚用の特製の煉瓦で作られている。現在は工場への引込線の橋梁として使われている。同時期のカルバートも見られ、百年を越えて使われている煉瓦構造物に感心した。

お天気は終日快晴で我々の味方をしてくれた。東京へも18切符利用で、その日の内に着けるとのことで、大府駅で解散をしてそれぞれに家路についた。せっかく東・西・中京と会員が揃ったのに、歓談の時間が取れなかったのが心残りである。

関西からの連中は、米原で蕎麦を食って、空いた電車でゆったりと帰着することができた。



鉄道サークル（関西）

能勢電鉄・小浜宿の見学会のお知らせ

大正2年の開業以来、妙見参り、サイダーなどの輸送、大型団地開発……。世情とともに浮沈を繰り返してきた能勢電鉄と、江戸時代からの寺内町の面影を残す小浜町の見学会を行います。

多数ご参加下さい。

日 時：5月12日（日）9時集合（雨でも実施）

集合場所：阪急宝塚線「売布神社」駅前

費 用： 運賃 約1200円（集合地～解散地）

阪急ラガーカード、能勢電パストラルカードは両社共通

資料代など 100円（資料は当日お渡しします）

昼食代は各自で

行 程：

9:00 小浜の町並

15世紀、豪徳寺の寺内町として発展。京・大阪・有馬・西宮への交通の要衝の宿場町。

能勢電・旧国鉄連絡線跡

サイダーなど能勢の産物や人員等を国鉄川西池田駅まで運ぶために、阪急川西能勢口駅から0.6km延長し、昭和56年に廃止された。

12:00 昼食

13:00 鼓滝の狭い谷と急カーブ

古来から猪名川の難所で、線路も直角にカーブ？していたようなところ。

平野三ツ矢サイダー工場跡と平野車庫

平野の天然水を利用し、明治40年から三ツ矢サイダーを製造。その運搬は能勢電のドル箱となる。いまの平野車庫は古い車輛など無い。

深い谷間の光風台駅

旧線上新設された駅で、団地まではエスカレーターで。頭上に高層マンションが迫る。山岳鉄道のおもむきあり。

終点妙見口駅で見学終了。

参考—妙見神社へはケーブル・リフトで。

17:00 頃 川西

担当者 ^{あそ}阿曾利夫 0727-58-8740
美馬克行

見学会終了後、佐々木・網谷両先生の「続・事故の鉄道史」ご出版祝賀会を川西駅付近で開催します。ご賛同の方の多数のご参加を切望します。

費用約3000円 時間約2時間

