

1997年のトラストトレイン運転日決定！！

みなさまお待ちかねの今年の
トラストトレイン運転日が決定しました

3月23日(日)	下り
4月26日(土)	金谷12:46 発
5月25日(日)	
5月31日(土)	千頭14:07 着
6月21日(土)	
7月19日(土)	
上り	8月30日(土)
千頭15:30 発	9月27日(土)
	10月4日(土)
金谷16:49 着	11月29日(土)

以上が今年の運転日ですが、3月23日の運転は大井川鉄道との共催で行われる、ボランティア教室の関連で運転され、5月25日はパソコン通信のニフティサーブ鉄道フォーラムが開催するスプリングキャンプ'97(詳細は8~9ページ)の特別列車として運転されるものです。

そして、7月19日にはトラストトレインが10周年を迎えます。

この日は記念列車としての運行も計画されていますので、ご期待下さい。

そして、今年もみなさまのご協力と参加をお待ちしています。

率直な話し合い以外に「脱皮」の方法はあるか!?

鉄道サークル総会に参加して

鈴木毅一

私はトラストの会員であり、且つ、鉄道ファンでありながら、滑稽にも長い間、トラストレインは、(財)ナショナルトラストの委託を受けて大井川鉄道だけで維持・運行されているものと思っていました。トラストの会報でトラストとしてのトラストレイン活動を散見していても、募金呼びかけはあるものの行動参加の呼びかけはあまり見かけず、鉄道OB等専門家が某かの支援をして頂いている程度とっていました。そんなノンポリですが、四年前になりますか都電荒川線探訪の催しを機会に鉄道サークルの存在を知り入会させて頂きました。

以来、運行時清掃年1~2回、東京での例会、春の客車整備、昨年総会等に参加させて頂き、徐々にではありますがサークルの実体が見えてきたように思います。まだまだ青葉マークですが今年の大乗院の講演会から総会まで全行程を参加した体験も含めて、幾つかの問題提起をさせて頂きます。来春には臨時総会の開催が総会の総意として確認されました。意見交換の肥やしとなれば幸いです。

兎に角驚いた!

今年の総会関連行事、プログラムとしては最高だったと思います。トラストの拠点大乗院の静けさの中での小池先生のご講演。中世初期の保存活動中のお庭を背景に、近世技術と社会貢献を称えるイギリスの保存鉄道運動

のご紹介。その後まさに二時間かけた自己紹介。夕食後の懇親会。あくまで、飲むためより語るためにあった様に思いますし、その意味では総会への序曲。そして翌日、共永興業(株)殿のC57 保存のパーフェクトを見せつけられた思いがします。ここまで盛り上がったところで総会、しかも終了予定時間を二時間繰り下げて!でも、第一議題にすら「入れなかった」事実。これをどう解すべきでしょうか。

今年の総会は、前日の“二時間”かけた自己紹介の時に、10年目の節目、次へのステップアップのために過渡期で重要な時期」が共通な認識であったように感じていたのですが。

総会開会前会報の編集後記で「噴火」があったので、それへの疑問、感想に所要の時間を必要としたにせよ、これでは私も含めて出席者一同反省が必要ですね。プログラムに予定してない報告は後日の会報で、必要な報告類は文書を前提に補足説明程度にすることは最小限の処置ではないでしょうか。出来得れば提案等は事前に要旨メモを事務局に提出、それらを総会前の会報に掲載、それが不可能なら総会開会前に資料として配布等が慣行になれば議事は多面深層に成るばかりでなく、それこそ意見を知ることにより本当の懇親が出来ますね。

また、編集後記の問題提起がサークルにとって「激震」なら、一連のプログラムを大変更する柔

軟性も必要でしょう。

分科会は何故いけないの?

教えてください!

分科会方式を何故考えたのか、事務局より説明がありました。「節目対応」、「整備・運行活動と組織体制の両輪レベルアップ」等十分な検討をしたいためとのことで、私としては理解できました。総会等で分科会が何故否定されるのか、ご意見の開陳が当然あると思ったのですが、残念ながらありませんでした。編集後記氏・それと同意見の方をお願いしたいのです。どうも分科会の可否以前の問題もある様に考えられますし、私のようなノンポリには今一真意が理解できません。この種の問題は事情通の方々の「コップの中」なので、編集後記で水がこぼれたのなら、それなりのご説明があつてしかるべきでしょう。

私は事情通の方々を批判をしているつもりは全くありません。事情通の方々のボランティア精神と具体的活動がサークルの要であり、サークルとはそうした要が無い限り一歩も動かない団体廃棄物(幽霊団体)になることは必然でしょう。

サークルの活動体制について

要は必要!

ノンポリの私の狭い視点で恐縮ですが、この一年サークルは昨年より充実しているように感じています。トラストレインの運行日にはより大勢のボランティアが参加しますし、会報もご努力の効果が見えます。総会の運営も昨

年に比べ会計報告及び予算が審議確認されました。事務局変更後の初年度として、また、昨年の総会でみんなが選出した事務局として、より改善点はあるものの合格点と思っていたのですが。

ただ、編集後記にもあり、総会でトラストの米山課長からのご要望のあった、「トラストとの連絡・協議体制及び担当者の明確化」については早急にハッキリとさせる必要があまじょう。車の両輪の片側からのお申し入れであることは今更付記するまでもないことです。見学したC57は車の両輪が一体であることを私たちに改めて教えていますね。

「幹事体制が担当体制に変更された。方向としてはサークル員の水平分散を求めることで理想であり、現代思考でしょう。しかし、どんな呼び方をするにしてもサークルには要がなければ何も動かないのもまた事実。そして「要」とはリーダーであり世話役でありまじょう。サークルを動かすための要の指導性は原則的に尊重されていると感じていましたが。

あるべき理想は理想、現実には現実として動かしていく必要性は、小池先生のイギリスの保存運動のお話にもそうでした。

プロの壁は越えられないのか！

青葉マークの不遜の輩がとお思いでしょうが、少し割切った言い方をお許し下さい。

このサークルはナショナルトラストとの係わりが本務であり、その他は会員の親睦と見識を高めるための云々ならばオプションと考えるべきでしょう。例えて云えば、ヨーロッパの新形外ラムの様に左

右が別構造や自動車のような独立懸架ではなく、正に鉄道車輪でしょう。それを貫く車軸(共通キー)は「保存」であまじょうし、形態的に云々なら大井川トラストレインワーキング、より幅広くに定義するなら(財)ナショナルトラスト鉄道部門ワーキングとなまじょう。だから先輩達は約10年の永きに渡って大井川通いを続けて来たのでしょう。

十年の積み上げで、非走行部分の清掃と内装修理、そして運行補助(乗降口監視)をしてきました。しからばこれから先、

私たちのワークする部分を一步一步拡大する計画を持つのか、

それはプロの領域の越えがたい38度線と判断し、大筋現在のレベルに止めるべきなのだろうか。これこそトラストもサークルも検討しなければならない戦略課題でしょう。

私見としては、38度線として越えられないと自己規制した瞬間から、調査活動、探訪活動等に活路を見いだす外、運行ワーキングは長期低落傾向をたどるのではないでしょう。

大井川鉄道39.5kmの営業路線のハードルが高いことは充分承知の上として、今後の鉄道保存活動の多様な展開を予想したとき、実力を付ける活動を計画的に配置する事が重要でしょう。例えば「トレイン学校」を開設して、維持管理(内外装錆落とし、塗装、木工etc)と運行安全(特に非常対処)辺りからプロの伝授を受ける機会があればと思います。それらがボランティアマニュアルの作成にも役立つでしょう。

外国ではアマの車掌さんがいたり、運転手さんがいたりしています。規制緩和の動向を他人ごととしない努力が大切だと思います。

ヨ 5000 について

これについての意見は「分科会」への提案として、以前に事務局に別紙をご送付差せて頂いておりますので、添付別紙とします。

その他

1. ボランティア保険について

主催を明確にするという意味での私の質問に対し、トラスト及びご出席の会員から、ご意見の開陳があまりました。曰く「ボランティア保険はボランティア自身が掛けるべきである。とのことでした。ご見識であまじょう。

ただ、私が大井川のトラスト運行日に見かけるのは、

若い人も少なからず来ており、保険に入っているのか心配。

万一の時そのご家族から体制の不備を指摘されたとき、世話役のご苦勞を少しでも和らげる視点も必要。

日本ではボランティア保険を主催者が掛ける習慣、行政が行うイベントのボランティアもこの例が多い。筈から主催者責任の範囲と考えます。

2. パソコン通信の活用について

この件については原則として賛成です。ただし原則と云う条件を付けさせて頂くのは、ファックスの無い人・嫌いな人、パソコンの無い人・嫌いな人も結構いることをお忘れ無く。よって、ファックス通信及びお手紙も併用として頂きたいのです。そのために

ファックス、お手紙取りまとめ係が必要なら手紙の取りまとめ程度なら、お手伝いをいたします。何故手紙だけかと言えば私の家にはファックスもパソコン通信機器もありませんので、、、あしからず。

終わりに

「楽しくなければサークルじゃ無い」ごもつとです。加えて「情報が豊かでないと良いサークルじゃ無い」ともしたいものです。臨時総会に向けて率直な意見交換は、明日への階段登りとして効果

有るものにしたいものですね。

総会の日だけの討論ではダメだと思えますよ。総会前に方向が見えますように!

世話役の方々誠にご苦労さまで御座います。

時節柄一層のご健勝で。

別記

「鉄道サークル 総会に対する今後の活動計画(一部)についての提言(案)」

1.(財)日本ナショナルトラスト幹部と鉄道サークル会員との懇談会の開催を要望する。

趣旨

- ・保存活動の長期展望についてマネージメントスタンス、テクニカルスタンスとボランティアスタンスからの意見交換と共通認識の確立
- ・その中において、車輛修繕、運行時清掃及び添乗ボランティア(鉄道サークルの活動そのもの)についての意見交換と恒常的強化策の模索
- ・特にボランティアの研修等技量向上策、更には地元静岡地域のボランティアの増加策等

2.ヨ5000について

認識

(財)日本ナショナルトラストに関連する「鉄道サークル」が、所有する保存車輛を維持できないようでは弁明の余地がない。

具体策

大井川鉄道(株)等によるプロ視点の診断(状況及び回復費用等)依頼

- ・大井川鉄道(株)(財)日本ナショナルトラストのご協力取り付け
- ・回復のレベル(静態か動態か)とその費用の相関
- ・サークル員による修繕の場合のアドバイス

サークル自身による修繕回復計画の確立

- ・回復レベル、作業場所等の策定
- ・自己修繕部分と業者外注部分の経費、技術面の策定
- ・スケジュールとボランティア動員計画の策定

ヨ5000ファンドの復活とサークル員各位への呼びかけ

- ・金額の策定

・(財)日本ナショナルトラストのご協力を得て、世間にも協力呼びかけ

作業プロジェクトの組織化

財政状況、策定進捗、作業進捗等の情報報告

総会の感想アンケートから

鉄道サークル総会について

多田 真太郎

前日に宿舎で配られたレジュメはよくまとめられていて感服します。それで、それに沿って私の考えを述べる事にします。

1.ヨ5000

活用方法としては、千頭駅構内での静態保存でよいと思えます。但し、腐食防止等の延命工事は本腰を入れる必要があります。

法的な所有権や千頭にあることについて大鉄との関係がどうかよくわかりませんが、トラストレインのように所有権が財団にあるものは、極論をいえば会員は何も

しなくても財団が保守や管理をします。しかし、ヨについては財団は無関係なので、会員が何もしないと朽ち果ててゆくのみです。そしてヨの状況は今日のサークルの在り方を象徴している気がします。

なお、本題とは離れますが、貨車の保存についてはもっと考えても良いと思います。それは、走らすにしても、人を乗せないために、また車体も小さいために、すべての面でやりやすいと思います。貨車なら個人でも購入できそうですし、また貨車ばかりの展示も意味があるし、貨物列車の運転が出来たら理想的です。

2.サークル活性化の為に

A.コミュニケーションの手だて

以前、水谷さんと話したことがあるのですが、私の考えは、会員名簿を充実させることです。コミュニケーションが成立するためには、相手をよく知っていることが前提になります。つまり自分の隣に座っている人または一緒にオハニの床掃除をしている人は何県何市から来た誰と知っているだけでは、その人を知っていることにはなりません。その人の関心やテーマ(車両か施設か写真か模型か、そして例えば車両なら、電車か機関車が客車か、さらに動態か静態か)を考えていること、やりたいことと思っていること、と仕事を知っていることが、その人を知っていることになるわけです。大乗院での自己紹介の時、整理回収銀行の発足にあたって幹部職員は合宿で一人二時間の自己紹介をした、という事に触れたのも、それを言いたかったわけで

す。したがって、名前と住所の一覧表では役に立ちません。むしろ、データベースと言うべきものを作る事が必要で、それがあれば、会員同士が、勝手に話せそうな人を見つけてコミュニケーションが成り立つでしょう。具体的な手段は、手紙、電話、FAX、パソコン、何でも自由です。そして大切なのは、勝手にやることで、事務局を経由することを義務づけてはダメ、という点にあります。

なお、仕事、というのは、その人の考え方に大きな影響を与えているからです。それは、製造・技術・研究関係の仕事の人と、事務・営業の仕事の人の雰囲気の違いでもあり、これは会員を見ても解ると思いますし、それだけに、決して小さな違いではないと私は考えています。

B.新入会員の獲得

ニフティからの申し入れに対して、米山さんはどういう人の集まりか聞いたそうですが、それは、何のサークルかという事と同時に、どういう人たちが居るのかというのも重要だという事実だと思います。そこで、職業、年代、住所、などがすべて違う人、そして勿論女性もいることの証拠として、何人かの人にそれぞれの要素の代表になってもらって、自己紹介しているような入会案内を作ると、新規加入しやすいのではないか、と思います。特に、女性の会員は、仲間が居そうでなければ加入しないと思われれます。

C.サークル誌

一部のひとにしわ寄せが行っている事実には申し訳ないと思

いますが、しかし、逆にそうでなければ発行出来ないような気もします。専従者(それを仕事にしてそれで生活している人)が許されれば理想的ですが、不可能とすれば、さしあたり改善方法はないと思っています。但し、パソコン通信やFAXがあれば、財団の事務所に行く必要はないので、そういう設備のある何か所かで分担出来ると思います。私個人も、いつかはFAXやプリンターを揃えたいと思っていますので、その時はお手伝いできるでしょう。なお、その時は、私は共同作業ではなく一人ですべて処理したいと思っています。

D.会計報告と会費

会費は三千元でも良いとおもいますが、その辺が限度かも知れませんが、また、用途は会報関係を中心にすべきではないか、という気がします。

3.トラスト事務局と

サークルの関係

これが本題でしょうが、問題の内容については、レジュメ以上の要約はあり得ない、と思いますので、それに沿って、具体的に考えてみたいと思います。

満九年のトラストレインの運転実績は偉大なものというべきで、その実績に基づいて様々な問題が出てくるのは当然ですが、一言でいえば、ボランティアのあり方を一度考えるべき時がやってきました、という事と私は理解しています。例えば保険費の自己負担に象徴されるような自己責任の原理は当然のことで、まさに米山さんの言うとおりですし、それはさら

に徹底理解してもらわなければならない。

しかし、問題はそもそもボランティアの条件とは何かという事だと思えます。私は、ボランティアの条件は、その人が何かの専門技術を持っていることだと思いません。したがって、表現に問題があるかも知れませんが、鉄道サークルのボランティアは、パートの掃除のおばさんのレベルであって、厳密にはボランティアではないと思えます。そして財団が鉄道サークルに期待しているのもそのレベルだと思われま。

私は、ボイラーはもとより補修に関しては専門家の領域である、と最初から考えており、技術の習得は出来ないし、したいとも思いません。専門技術者がトラストに賛同して参加してくればボランティアになりますが、そうなると大鉄技術サービスと正面から競合します。つまり現実的にボランティアの資格を持っているのは鉄道サークルの会員ではなく、大井川鉄道本体です。

それはともかく、財団とサークル境界は車両本体に関わるか否かで、簡単に言えば、財団は補修でサークルは清掃という事になると考えています。したがって、白熱灯化は財団の担当であってもサークルに期待されるものではない、という訳です。そしてその辺の割り切りが財団とサークルの双方において明確に認識されていないと私は思っています。財団が補修にどこまで責任を持つつもりが分かりませんが、決定権が財団にあるのは、所有権が財団にあるからで、所有権という地点からみれば、サークルにとって重要な

のは、トラストレインよれヨ5000である筈です。

念のために言えば、清掃、ということを私は軽く見ているのでおぼろげです。堂々と構内に立ち入って、営業開始前の本物の車両に手を触れるというのは大きな魅力であり、鉄道への親しみを増し、鉄道への関心を持つひとの裾野を広げるという意味で極めて効果的であって重要なことです。そして、磨くきれいにするというのは誰に対しても一番訴えるものですから、まさしくサークルに相応しいと思っています。

サークルはあくまで清掃の次元に留まり、そこに飽き足らない会員は別のところで活動し、その結果をまたOBとしてサークルに還元すれば良いと思えます。そしてそれは会員の新陳代謝でもあり、べつの言い方をすれば、会員は成長しても、サークル自体は成長する必要はないという意味です。ですから、サークル自体が高度なレベルになってしまったら、鉄道に親しみを感じ始めたような人はいって行けないし、それでは裾野の拡大にはならないと思えます。清掃ということはずっと有りますから、そこをベースにして次のステップを考える人には道を示すこと。つまり私は、サークルの役割は橋渡しだと思えます。

言い換えれば、保存そして補修の主体は財団であって、サークルではないという意味です。やや堅い話になりますが、補修や保存や運転や管理のような、対外的な折衝そして契約のような法的行為は、任意団体であるサークルには権利能力がないということです。(こういう視点は、預金や融資

取引するときに、相手の権利能力を基準にする銀行的な発想です)

もとより積極的に補修に関わりたい、関わるべきだと考える会員がいるのは自然なことですが、補修は財団の領域であることを前提にすべきです。ボイラー補修に触れた白井さんの文章は、財団の管理と保守の意志がどこまで本気か問いかけたもので、会員に技術習得を求めたものではない、と私は解釈しています。それでは、補修に力を入れたい会員はどうすべきかという、完全に個人の資格で行うという道がまずひとつあります。これはサークルを出て行けということではなく、所有権を持って、という意味です。簡単に言えば、自分のものなら、自分の好きなように出来るという意味で、そうでないから、財団との食い違いが起きるわけです。さらに、経済的裏付けが極めて重要なことは言うまでもないはずですが、そこに、サークルの会員を増やすことの第二の意義がありますが、つまり、サークルに資金力または資金集めの力があれば、財団にもどんどん言えるということ)その点はあまり意識されていないかも知れませんが。

小池先生のイギリスの保存鉄道の話聞いて、一番感じたのは、日本ナショナルトラストは、自前の線路を持っていないことです。トラストレインは、本当に金谷から千頭まで走らねばならないのでしょうか。千頭と川根両国間でも良いと思えます。実現の可能性はともかくとして)そして、さらには、民家や大乘院等と一緒に財団が鉄道まで手を広げるのは本

当に可能なのか、という疑問がきます。多分、イギリスの保存鉄道は、その意味では鉄道専業だと思われるし、だからこそ可能なのだと思う次第です。

私の言いたいのは、財団の理念と方針と能力に何か明確でない部分があるように思われる事です。そして大本がそうなら、鉄道サークルが混乱するのもやむを得ないかな、という気がします。

実は、私は日本ナショナルトラストの主旨に賛同して会員になったというより、鉄道サークルの会員になるために加入したようなものですが、本来はトラストの会員であることを前提にすると、財団に対するサークルの自主性ということ、気持ちとしては自然ですが、論理的には無理な事だと思っています。財団は法人だが、サークルは任意団体で規約も代表権限者もないのですから、財団対サークルという問題自体が成立しない、と言っても同じです。小池先生も米山さんも、楽しくやりたいと言われたと思います。私もそう思いますが、具体的には皆違うように思います。私は、楽しくやるためにこそ、実務面での関係と限界を明確にする必要があるのだ、と言っておきたいと思います。

サークルは清掃担当でよい、というのは、サークルと会員の関係で言えば、サークルは何かをする組織ではなくて何かを話す場である、と私は考えるからです。清掃にもプロとアマの違いは勿論ありますが、それはひとまず無視していうと、清掃というのは責任者だとか段取りだとかプロセスだとかを気にしなくても出来る単純なことの代名詞だからです。サー

クルは組織原理でいえば実体のないもので、サークル会費未納でもトラスト会員であることに影響しないように、総会で決まったことも何の拘束力もないと考えるべきです。したがって、総会で決まったことというのは、こういうことをやりたい、という希望の伝達とおなじですから、総会での承認が必要という論には根拠がないわけです。それは、サークル会費未納者には会報が行かない(費用負担しない)のだから当然)だけで、除名されないことでわかるとおもいます。

分科会が成立しなかったのは、年に一度の総会の時だけを前提にしすぎたためだと思います。誤解を恐れずに言えば、勝手にどんどん作って、話し合いをしていけばよく、話し合いの中で出てきたことのうち、より多くの人の協力を得たいこと、より多くの人に知らせたいことができてきたら総会なり会報などで知らせればよく、それ程でもなければ、電話やFAXなどで良い、と思います。つまり、私は誰かこういうことを考えたい、こういうことをしたいという意志表明が分科会の宣言ですから、意見のある方は私までご連絡くださいと言えば、その人がどまどめ役または世話人になるわけです。

そして総会というのは、コミュニケーションの前提である相手をよく知る場と考えるべきなのに、思想統一を計る場と勝手に誤解するから、問題が主導権の次元に転落して、総会で決めるとかプロセスが問題という一見もつとらしい論がまかり通るわけです。

それはともかく、レジュームに戻ってまとめると、

財団とサークルの関係は、トラストトレインに関する限り車両の所有権によってハッキリしており、会員の自主性というような余地は論理的には難しい。

にもかかわらず、自主性を考えるなら、サークルとしての経済力つまり独自の資金を持たない限り、意味をなさない。

したがって、自主性の余地があるのはサークルとしてではなく、会員個人の次元の問題である。

会員個人が自主性を発揮し、次のステップを目指すなら、分科会等のようにテーマのハッキリした話し合いの場の設定と、コミュニケーションの条件作りが必要になる。

以上が私の考えで、考えていることと、考える道筋が全く予想外かもしれないが、それは、純粹に鉄道文化財やトラストトレインそのものについて考えているからではなく、仕事と同じ視点でサークル、つまり人間について考えることによると思います。

もう一度繰り返せば、サークルの今後が問題なのではなく、会員自身がサークルで何を話すか、あるいは話したいかこそが問題なのであると私は思います。そしてその事が明らかになったこと、そういう事について話が出る時がきたことは大変意味のあることで、それこそサークルの誇りであると考えています。

鉄道フォーラムと Spring Camp について

ニフティ・サーブ鉄道フォーラム・マネージャ 伊藤博康

鉄道フォーラムは、国内最大のパソコン通信ネット NIFTY-Serve (ニフティ・サーブ) を使って鉄道趣味活動をしている団体です。NIFTY-Serveの会員数は200万人を超えています。その会員の利用の大半は「フォーラム」と呼ばれる同好会のような場所となっています。この「フォーラム」は多分野に亘って開設されており、現在600以上にも及んでいます。その中で、鉄道フォーラムは「本館」「JR館」「私鉄館」「専門館」の4フォーラムを持ち、姉妹フォーラムである鉄道模型フォーラムも加えると5フォーラムの体制になっています。この鉄道フォーラムはNIFTY-Serveの数あるフォーラムの中でも人気フォーラムとして知られ、約2万名の会員が毎日鉄道趣味について語り合っています。

会員は広く日本全国に分布しており、その構成はほぼ人口に比例しているとともに、欧米をはじめ遠くアブダビから定期的にアクセスしてきている会員もいます。年齢層は、パソコンを使用することから20代後半～30代が中心となっていますが、高校生から定年

退職された方まで幅広い会員からなっています。

パソコン通信は、自分のパソコンやワープロで作った文章や画像を、電話回線を使ってホスト・コンピュータと呼ばれる大型コンピュータに送信することで成り立っています。この記録された文章や画像を、他の会員が呼び出して情報を得るわけです。例えば、トラストレインのボランティアをやった夜、自宅に帰った参加者は、その感想をワープロで綴り、NIFTY-Serveの鉄道フォーラムで「発言」します。すると、他の会員はその感想発言を読んで「面白いから自分も参加したいです。詳しいことを教えてください。」とコメントします。それを元発言した会員が読むと、「来月日に次のボランティア活動がおりますので、事務局に電話して参加申し込みして下さい。」と返事をするといった具合です。

このように、いつでも世界中のどこからでも参加できる鉄道フォーラムですが、常に電話回線というオンライン」での会話ですので、時には電話回線なしの「オ

フライン」で会いたくなります。要は、直接会うわけですね。このような集いを「オフライン・ミーティング」と称し、略して「オフ」と呼ばれています。新線が開通するからオフをやろうとか、年の瀬には忘年会オフをやろうなどと、全国各地で頻りにオフが開催されていますが、鉄道フォーラムとしても年に一回大規模なオフを実施しています。これが、Spring Campと称する全国オフで、略して「SC」と呼んでいます。当初は飲み会プラス程度の規模だったSCですが、年々会員が増大するに連れて規模が大きくなり、4年目からは泊まりがけを基本にした開催とし、6年目からは貸切列車を仕立てるようになまりました。その貸切列車も、飯田線をまる一日かけて旧形客車に乗り通そうとか、旧形客車で碓氷峠を越えようといった、ちょっと趣向を凝らした形態にしていました。そして、昨年は更に鉄道趣味者としての社会的な活動もできればとの発想から、南部縦貫鉄道のレールバスを日中貸し切って、地元とタイアップしたイベントを実施した地域興しを目指しました。残



昨年行われた南部縦貫鉄道七戸駅での記念写真

念ながら南部縦貫鉄道は間もなく終焉を迎えるということですが、当日のインパクトは同鉄道にも地元の各方面にもイパクトが大きかったとのことで、2月14～15日に再度鉄道フォーラムのオフとして訪れることになっ

た同地からは、全面的な協力体制をいただいています。

ところで、鉄道フォーラムは1987年4月15日に、NIFTY-Serveがサービスを開始すると同時にスタートしました。ですから、今年4月15日で丁度10年となります。そこで、今年には10周年記念として、同じく10年目を迎えられるトラストレインとタイアップした企画を立てました。上記のように、ただの趣味者の満足から一歩進んで、何らかの社会的貢献ができればと

の方向性からも、歴史ある鉄道車両の保存活動とともにそのボランティア活動を行っているトラストレインは、タイアップさせていただきたい対象と考えていました。鉄道フォーラムの会員にトラスト会員はいますが、ほとんどの会員は、興味があるもののボランティア活動への参加もしたことがない方です。ですから、このSC97をきっかけにして、鉄道フォーラムの会員にトラストレインや財団の保護事業のことを知っていただ

き、実際にボランティアに参加し、その列車に乗り納得したうえでトラスト会員になってもらえば、これは双方にとってメリットがあることであろうと考えています。

この企画の成功には、財団ならびにトラスト鉄道サークル会員の皆様のご協力が必要です。会員充実のためにも、皆様のご理解とご協力をいただければ幸いです。

どうぞよろしくお願ひいたします。

1997年鉄道サークル関西の予定

3月16日(日)

四国方面鉄道史跡見学会(青春18切符使用)

京都7:30/大阪8:00発の新快速先頭車輦に集合

三宮8:21 西明石8:41 9:01姫路9:07 9:39播州赤穂9:46 10:55岡山11:02 (マリン21号)

11:41坂出11:46 12:01多度津(四国鉄道発祥の地を見学及び昼食)13:15 (車中より琴平参宮電鉄の隧道遺構見学) 13:29琴平

琴平駅舎及び鉄道資料館見学の後琴電にて高松へ(車中より旧畑田変電所、プラットホームより仏生山車庫見学)

高松16:17 (マリン42号) 17:15岡山

又は16:47 (マリン44号) 17:45岡山 岡山にて解散

5月11日(日)

加悦興産(株)新カヤSL広場見学及び定例会

10:00 福知山駅集合

7月6日(日)

13:00 交通科学博物館にて定例会

8月

トラストレイン運転日に併せてボランティア参加及び千頭駅ヨ5000点検

10月10日(祝)

信楽高原鉄道沿線トラストハイキング

10:45 草津線貴生川駅信楽線ホーム集合

11月9日(日)

新装なった保存二条駅舎京都N電も併せて見学の後定例会

13:00 梅小路SL博物館入り口集合

5月11日以降の行事は改めて詳しく案内致します。

10周年をむかえサークルの将来に期待する

白井 昭

「とらすとれいん」83号での私の提案が舌足らずで、すぐにもSLの修理にまで進出と受け取った方も居られました。

もちろん今すぐSLの修理などはできません。安全、規則、技術力など壁が大きすぎます。しかし今のままでずっと満足していて良いかという、それでは勿体ないように思います。

トラストレイン、鉄道サークルの将来について皆さんの意見は多様ですが、あくまで自由ですが将来はもう少し幅広いものをめざしたらと思います。

ボランティアですから楽しむことが大切ではありますが、本当の達成観こそが最高の楽しみとなるでしょう。

特にナショナルトラストの鉄道サークルであって見れば、ただ旅を楽しむだけでなく調査、研究、保存の楽しみも持ちたいものです。

この道の先輩である欧米の保存鉄道との交流とか、欧米の活動を表面だけでなく裏方、実質を紹介し知っていくことは有用と思います。

まねる要はなくとも学ぶことは必要です。

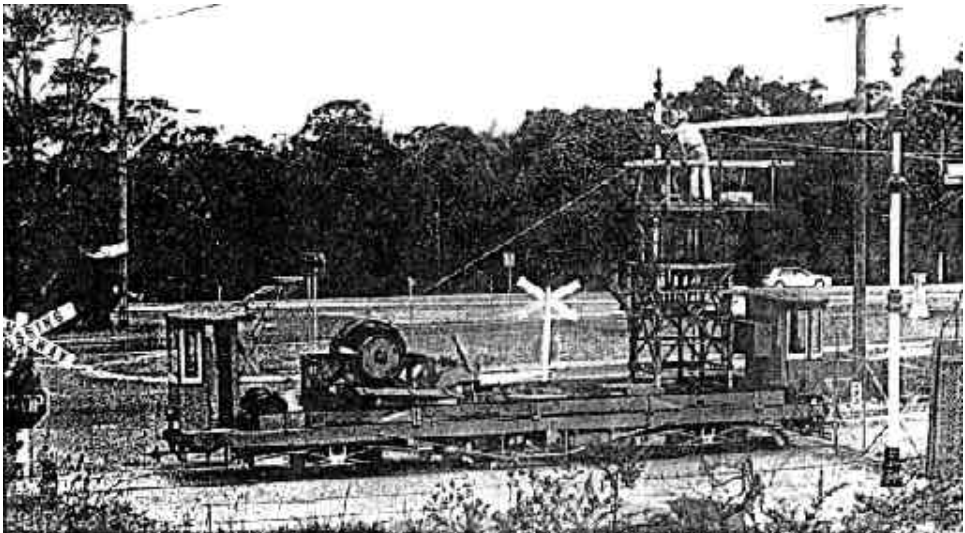
また、これはすでに実現しているがトラストレインを利用したイベントでのPRも有用でしょう。

サークルの中の木工、鉄工屋さんが増えて保存作業を助けられると良い、時間は掛るが目標を持てば必ず出来るものであり、今のまま満足しているのは惜しまれます。

欧米の一例を紹介しますが、車両の修復、保修を自力でやるほか、保線や新線工事などが大きな仕事になっています。

もちろんボランティアで「エンドレスハードワーク」と言いながらも、家族ぐるみで実に「楽しく」やっています。

一歩づつ「より深い楽しみ」を目指したらと願っています。



シドニー・トラムミュージアムの架線工事



アメリカ・シーショアトロリーミュージアムの線路工事(いずれもボランティアによる)

稚内に静態保存されている C55 型蒸気機関車が解体される！



飾り付けをされて最後の展示をされていたC55 49

このショッキングなニュースを、保存蒸気的话题を扱うパソコン通信のネットワークを通じて詳細に聴いたのが、9月。折しも道内に静態保存されている蒸気機関車の探訪を計画していたため、その

予定の中に稚内への行程を早速組み入れ、翌10月に訪ねて来ました。

C55型機関車は、直線を基調とした均整のとれたスタイルで現役当時は人気も根強く、晩年には北

の地に昭和51年から保存されていたものですが、維持管理していた保存会の皆さんの努力の甲斐もなく、塩害による腐食が甚だしく保守が出来ないほど老朽化してしまったので、今回の決定となったということです。

実際に機関車に接してみると、腐食を防ぐためにこれまでも幾重にも塗られた塗料が、重ね塗りされた厚さが容易に判るほど表面を覆っており、その上所々に腐食の痕跡が散見されるなど、海岸際での保存が如何に難しいかを痛感させられる現状でした。

今後は、動輪など一部の部品を保存してゆく方針との市当局のお話を後日伺いましたが、このC55型機関車は、北防波堤ドームと合わせて稚内の歴史を語るにふさわしい文化財だと思われ、貴重な鉄道文化遺産がこうして失われてゆくことに誠に残念な思いを感じながら、後ろ髪を引かれる思いで稚内を後にしました。

荒木 徹



飾り付けをされた機関車正面

海道や九州で活躍する姿を求めて、数多くのファンが集まったと聞きます。特に宗谷本線の稚内近くでは、利尻富士が見える好撮影地があったことから、季節を問わず多くの愛好者で賑わっていたそうです。

さて、稚内の北防波堤ドームに保存されていたのは49号機。活躍した宗谷本線終点に近いこ

レールの見えないベトナム列車

後藤正治

「貴方はレールの見えない処を走る列車」に乗った事がありますか？。

経済向上が著しいと云われるベトナムで、鉄道がどのような状態なのか、95年10月(サークルでのイギリス・ツアーと同じ時)行ってみました。

航空機の乗り継ぎのため一泊したバンコックでは空港を出たとたん、SL重連の特別列車にパツリと、出だしは良かったのですが……。

1日目

翌日ホーチミン着、空港から市内へ向かう途中に鉄道駅があり、入り口には何故かサイゴン駅と書いてあります。市内の大通りはバイク(ホンダ)の洪水です。中国の大都市の大量の自転車の様に壮观です。

日中、郊外を廻った後、夕方サイゴン駅に行きました。発車30分位前に乗車、大分客が乗っていました。ハノイ迄行く列車は毎日2~3本有る様で、1,700km、約40時間、2泊3日の行程です。

料金は中国と同じく「外国人料金」が有りますが、中国とは食

事代込みになっている点がちがいます。

サイゴンを定時19時30分に発車、市内を出れば外は真っ暗です。

2日目

列車は1時間以上遅れてトイホアにつきました、でも線路冠水との事で、発車の様子は有りません。ホームでは、これ幸いと土地の人が大雨に濡れながら、食物等売り込んでいます。

トイホアを15時03分に発車しますが、すぐ次の小駅でも停車し16時ころ発車、鉄橋すれすれ

TÊN GA	GIÓ TAU		BIỆT GIÓ TAU		BIỆT GIÓ TAU		BIỆT GIÓ TAU		BIỆT GIÓ TAU	
	S 3	S 4	S 3	S 4	S 3	S 4	S 3	S 4	S 3	S 4
HÀ NỘI		19 30 11 10								
NAM ĐỊNH	87	2144	2117	2120	205	13	14	17	18	22
NINH BÌNH	112	2146	2150	2148	250	17	18	20	22	29
THANH HÓA	172	2207	2210	219	322	22	27	30	34	44
VĨNH	219	2207	2202	2144	420	46	50	54	61	80
ĐÔNG HỒI	322	2202	2202	2200	520	75	81	87	100	131
ĐÔNG HÀ	322	2202	2202	2150	620	80	85	100	110	158
HƯẾ	386	2202	2202	2144	820	99	107	115	132	182
ĐÀ NẴNG	721	2202	2212	2100	1020	117	123	135	151	200
DIỆU TRÌ	806	2202	2212	2144	1220	136	140	164	180	234
TUYÊN HÓA	1108	2202	2212	2144	1720	173	180	201	230	300
NHÁ TRẮNG	1318	2202	2212	2144	2020	207	215	241	270	350
THÁP CHÁM	1408	2202	2212	2144	2220	227	235	261	290	380
MƯỜNG LỊCH	1551	2202	2212	2144	2520	257	265	291	320	420
S. B. O.	1721	2202	2212	2144	2820	287	295	321	350	450

車内壁面に掲示の列車時刻表



鉄道沿線の水害の様子(DLのデッキより)

増水した大きな河を何回も徐行しながら通りぬけました。

此の先ダナンと古都フエとの間に「ハイバン峠」と云う山越えがあり、列車には難所だが沿線一の見所です。たゞ通過予定の時間が遅いので、天気が良いればと思っていたのですが、そんなところではありません。

3日目

夜が明けても雲が低く暗い、7時前フエを出る。車窓は一面の海原(水害で)です。フエより2つ目の小駅で、とうとうストップ、フエにバックする。

予定ではハノイ着の時間だがフエに停まったままです。(ハノイ着予定時以後の)今日の昼食からは現金払いです。

午前中の大雨もやみ夕方、17時半発車する。1日何本かの此の駅に、同じ北行きの列車が3本も並んでいたのです。

実は水が引いて発車したのではなくたのです。列車は水

面に船が出すのと同じさざ波をたてながら、人が歩くより遅く走行しています。連結部へ行き下を見る、濁った水だけでレールが見えない。

後で聞いた話では日本でも戦前は此の様なことがあったらしい、だが私としては初めての経験である。大げさなTVの題名風に言えば「列車の水中ショー」です。

30分位水上を走ったが、フエを出て1時間もしないで又小駅に停車した。隣のコンパートメント(注)では台湾・上海・サイゴンからの客が集まり宴会が始まり、私も呼ばれる、でも、すぐ消灯になる。(停車中なのでバッテリー上がり予防らしい)

4日目

昨夕から小駅に停車の一泊だ。線路と平行の国道を走る長距離バスのバス停が有り、店や屋台がいる。雨がやんでいるので見物に出て見る、11時40分

発車する。

その後DL付け替えの連結ショックで怪我人が出る様な事もあるが列車は走り続ける。

5日目

ハノイには5日目の朝7時すぎ44時間の延着、予定の2倍だ。でも日本の様な乗客の不満は聞かれなかった様だ。

ハノイ以後

私のその後のプランは大きく変わった。

ハノイ市内の見物をカット、8時発ハイフォン行き列車に乗りハロン湾へ。帰りはハイフォンより列車に乗らず、空路ダナンへ出、鉄道に乗り振り出しのサイゴンへ。

(注)コンパートメント=JRのB寝台車の通路と寝台が仕切られ、3人又は4人分の座席が向かい会い、6人又は8人の客室や、2段寝台向かい合わせの4人寝室の様な形式を云う。



夕張線紅葉山駅にて
(現在の石勝線新夕張)



夕張線川端付近にて

思い出の写真館

33

石炭列車の思い出 夕張線撮影記

伊藤栄一

昭和四十九年十二月、私は早朝の下り気動車で追分を出発し、夕張線（現在の石勝線追分～新夕張～夕張間）に石炭列車の撮影に行った。石炭列車とは、石炭専用の貨車を中心に編成された貨物列車のことである。石炭列車を牽引するのはすべてD51であった。私は紅葉山（現在の新夕張）にて下車すると、駅員が鉄チャン達を集めて本日の貨物列車の運行予定や紅葉山駅付近の撮影ポイントを説明してくれた。

私は駅より少し夕張方面に歩き、下り石炭列車を撮影した。D51は雪晴れの空の下、白煙を残して炭坑に向かっていた。それから紅葉山駅にて下り石炭列車の進入および発車を撮影し、気動車で川端駅へ行った。

私は川端～滝ノ上間の鉄橋にて下り石炭列車を撮影した。ダイヤ上は後補機付の列車であったが、本日は補機なしで残念。その後、川端駅近くで上り石炭列車を撮影。D51は満載の石炭車を30両以上牽引し、緩やかな勾配を登って行った。撮影後は吹雪となり、やっとの思いで川端駅に戻った。その後、駅にて通過列車のタブレット交換の撮影を試みるも、露出不足で失敗した。私は次の気動車で追分に戻り、機関区を訪問した。

私は追分機関区で再び吹雪に遭った。あわてて機関庫に飛び込むと、D51の運転室の乗務員より「あがって来ないか？」と声をかけられたため、運転室にあらせてもらった。その乗務員氏は一度火を落としたD51に石炭をくべ、蒸気をあげているところであった。私は乗務員氏より夕張線・室蘭本線でのD51の運転の話聞かせてもらった。また、私は乗務員氏にたのんで石炭をくべさせてもらった。D51の運転室で楽しい時間を過ごし、乗務員氏にお礼を言い、機関庫を去った。

あれから約一年後に、夕張線・室蘭本線からD51が消えてしまった。また、いまはもう石炭列車も走っていない。

いんぷおめいしょん

臨時総会延期のお知らせ

3月22日に予定していました臨時総会ですが、準備不足のため、ひとまず延期させていただきます。

なお、恒例のトラストレイン運行再開前の大掃除は行う予定ですので、参加ご希望の方は財団事務所に連絡を入れて下さい。詳細が決まり次第連絡をさせていただきます。

ご協力下さい！

SL保存ボランティアのイベントを大井川鉄道と共催で開催します。参加者の対応及び作業の指導にご協力下さい。

3月23日 9時30分 大井川鉄道新金谷駅集合

(東京から青春18キップを利用する場合は始発になってしまいますが、朝早くて申し訳ありません。)

9時30分～ 説明・作業分担

10時00分 一般参加者集合

10時30分

参加者への対応・清掃作業の指導をお願いします

12時00分 昼食

12時45分 金谷駅発

トラストレインに乗車し、3名は通常の添乗業務

14時07分 千頭駅着

15時30分 千頭駅発

トラストレインに乗車し、3名は通常の添乗業務

16時49分 金谷駅着

17時00分頃 新金谷駅着 片付けをしてミーティング

17時20分 解散

ご協力いただける方は、財団の松本までご連絡をお願いします。

カーテン募金について

トラストレインのスハフ43形客車のカーテンを取り替えるための募金ですが、現在まだ予定の限定数の78口に達していません。

そこでサークルとして、少しでも取り替え時期を早めるために、比較的払いやすい金額を設定し、一口5,000円程度として、みんなで協力しようということになりました。ご協力いただける方は、サークルの口座(00140-7-408646 日本ナショナルトラスト鉄道サークル)へ振り込んで下さい。(会費と一緒に結構です)

財団の住所が変わります

みなさんもお存知かと思いますが、財団の入居している丸ビルが建て替えのため、事務所が引っ越すことになりました。

新しい住所は

〒100

東京都千代田区

丸の内3丁目4番地1号

新国際ビル 810区

に3月17日から変わります。

電話・FAXは従来のままです。

1997年度 鉄道サークル会費徴収のお願い

会 費 2,000円

納入方法 同封の振替用紙、又は財団事務所へ持参

締 切 4月末日

ご注意 振替用紙が同封されていない方は、納める必要がありません。

FAX、パソコン通信ID、インターネットのメールアドレスなどをお持ちの方がいらっしゃいましたら、住所欄に併記いただけるとうれしいです。(今後の参考とさせていただきます)

財団法人日本ナショナルトラスト 鉄道サークル会報 第85号 1997年3月号

〒100 千代田区丸の内2-4-1 丸ビル414区 Phone 03-3214-2631 Fax 03-3214-2633