

とらすととれいん

No.86 1997

JUN

SLボランティア教室も無事終了



鉄道フォーラム記念列車も無事終了

去る3月23日に一般の親子等を対象としたSLボランティア教室が、5月25日にはトラストレインと同じく今年10周年を迎えるパソコン通信のニフティサーブの鉄道フォーラム主催による記念列車が運転されました。



4月26日の運行状況

ボランティア 24名(初参加5名)
乗客数 下り 102名 上り 48名

5月31日の運行状況

ボランティア 8名(初参加1名)
乗客数 下り 182名 上り 33名

6月21日の運行状況

ボランティア 14名(初参加0名)
乗客数 下り 128名 上り 19名

昨年11月のトラストトレイン運転後に一泊会を開催



熊谷一家勢揃い



鈴木さんの音頭取りでカンパニー



幹事の谷口で～す



なんで、みんな、正座なの？

去る11月30日(土)に、1996年のトラストトレインの運行日程が無事終了したと、ボランティアの慰労を兼ねて、金谷にて一泊会を参加者15人で行いました。

しかし、開催が急であったために、連絡の行かなかった方や日程の調整ができなかった方々にはご迷惑をおかけする結果となりました。m()m



サークル内では今だ若き三河のエース



昔とった杵柄か、手慣れた手つき

夕食会では、事務局の米山事業課長さんから、今年一年トラストトレインが無事に運行を終了したことの報告と、ボランティアの参加者へ労いの言葉がありました。その後、夜遅くまでトラストトレイン談義、鉄道談義が続きました。

翌日は、朝食後の解散となりましたが、大井川鉄道では3往復のSL列車を設定していたこともあり、沿線で一日を過ごされた方が多かったようです。



話に興じる人、ひたすら食べる人

本日のオールスターキャストです



最後になりますが、一泊会に参加された方々、至らぬ幹事にお付き合いいただき、ありがとうございました。

谷口 直人



一応、最後は手締めで

大井川鉄道 S L ボランティア教室に参加して

徳田 裕二



参加者を前に担当ボランティアからも説明が

さる3月23日にトラストレインボランティア作業を体験する『SLボランティア教室』が大井川鉄道の主催により募集され、時折雨まじりの天候にもかかわらず、家族連れなど約40人の参加がおました。その際にナショナルトラスト鉄道サークル会員に日頃の作業内容を参加者に指導して欲しいということで、年に1度ほどしか活動に参加しない『万年初心者』の私でしたが、お手伝いにしゃしゃり出て参りました。

大井川鉄道新金谷駅に、教室参加者より一足早く集合した鉄道

サークルのメンバーは、SL班と客車班に班分けされ作業の指導にあたることになり、参加者の方も40人と人数も多く、また広く作業を体験してもらうために、こちらも2班に分け、それぞれが途中でSLと客車の作業を替るような段取りとなりました。各々の作業時間が約40分程度でしたが、私は客車のほうを担当しましたので、主に客車の作業をご紹介します。

参加者はまず大鉄技術サービスの社屋内で、全体の作業内容や注意事項の説明を受けましたが、その間を利用して私たちはす

ぐに作業に取りかけられるよう、作業道具の準備を行いました。そして参加者が説明を終えて客車に乗り込む際には、安全に乗車できるよう手を貸すなどして、車内に集まっていたとき、そこでラスト側から客車の簡単な略歴と保存の意義を説明の後、作業の説明をいたしました。

作業の手順としては、

1. 濡れた雑巾で窓ガラスや窓回り、座席回りを拭く
2. 新聞紙を燃って、ガラス回りを乾拭き
3. 座席モケットを手ぼうきで埃をはらう
4. ぼうきで床を掃く(座席下、暖房機下を念入りに)
5. モップで床を拭く(座席下、暖房機下を念入りに)

といったところでおました。

参加者の層が、家族連れとファン9:1といったところでしたので、保存活動への参加意識というより、ちょっと変わった体験をしました、という雰囲気でした。それ故か、特に拭き掃除に関しては、水をよくしぼらず、ガラスを濡らすだけ、床を濡らすだけという状況であり、私たちも指導的立場でありながら「お客様」の扱いしかできなかった点が反省材料だったと思います。

そこで、ひとつひとつの作業について作業前にきちんとしたデモンストレーションを行い、そこで説明した事柄について履行できていない場合には、きちんと注意

なれない手つきでもだいじょうぶ



(指導)すべきであったと感じました。また指導側の者にも、準備から後片付けまで、きちんと、はじめてボランティア活動の意義があるのではというような声もありましたが、短い時間のなかで、大勢の初心者の方が効率良く作業にかかるためには、準備・片付作業は、トラスト側でやらざるを得ないというのが実態ではないでしょうか。

一連の作業終了後、C12の前で記念撮影をおこない、昼食の弁当を受取りそれぞれ客車の中で楽しい昼食の後、いよいよトラストレインの乗車となりましたが、それぞれ自分達が磨いてピカピカになった車窓を楽しみながら千頭までの汽車旅を満喫され、参加された方々の楽しそうな笑顔が本当に印象的でした。



小さな坊やも大活躍



ナンバープレートもみんなでピカピカに



客車の乗り降りでは地面からの高さを実感



そして最後はSLの前で記念撮影

C 11227・スーパーヒーターの大修理

白井 昭

1997年の2月から4月にわたり大井川鉄道のC11227号は運転を休み、全般検査という大きな修理を行いました。

この間にメタル、ロッドの加修、ピストンの曲がり直し、リングの削正など大掛かりな修理をしてSLは若返りました。

これらと併せて過熱管回りの大修理も行いました。

多くのSLがあるうちでB6や明治村12号などは過熱器(スーパーヒーター)のない飽和式SLですが、D51やC11など多くは過熱装置のついた過熱式SLです。

C11では24本の煙管の中に過熱管が組み込まれ、C10には22組でボイラーはC10とC11は違ってC11のほうが過熱比率がやや高くなっています。

飽和蒸気は湿気が多いため効率が低く、シリンダにも不利のため飽和温度(約200℃)よりさらに高温に加熱して効率(経済性)の向上、水分の分離防止をはかるものがスーパーヒーターです。

今回は24組全部の過熱管を取り出して、検査と漏れの修理、曲がり直し、継ぎ手部の整備、過熱管寄せと乾燥管継ぎ手の整備などの工事をやりました。

過熱管は形状が複雑で停車中も高温にさらされるので痛みやすく、昔から修理が多かったが、SLの減った今は中々見られない光景になってしまいました。

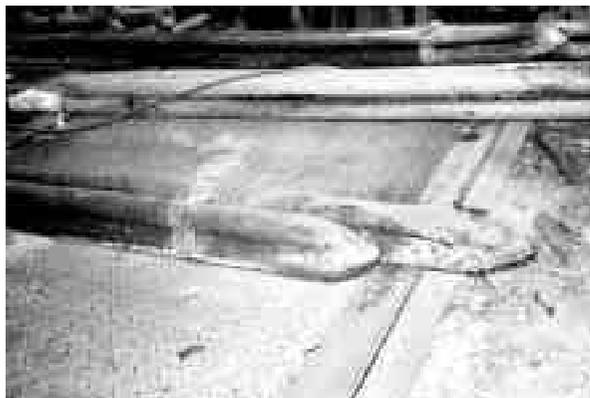


取り外されたC11の過熱管24組



チキ300形を使ってボイラーへの着脱をする

過熱管の先端は損傷や漏れが起き易い



大井川ではC11の前にチキ300を連結し、チキ車を利用して過熱管の着脱を行います。

最近ではSLの本といっても形式の説明とかSLの写真などが多くて「SLの分かる本」が稀になっているので、保存に関係しているサークルの皆さんに御役に立てばと思いスーパーヒーターの作業をご紹介します。

フォトドキュメント4・26 ってかあ?



な、な、なんとヤオハンの跡に、休憩設備や資料室を備えたプラザロコが新装オープン

入ってすぐの右手にはSLの乗車券センターが



井川線で使われていた客車
その前部にはなにやらスペースが!?

千頭駅の構内に置かれていたSLも2両展示されている



中には昔の駅舎風な建物と懐かしい郵便ポストも

やっぱり、どこでも、お決まりの...





客車へ乗り込む時は線路を横断するので十分に注意して

次回の特別列車運転に備えニフティの鉄道フォーラムのメンバーも多数参加してくれた



笹間渡～地名間にて

必殺！(冗談ヌキ!!) 追っかけ4番勝負



どっかの茶畑越しに



どっかの橋の端から



無事に? 千頭到着

補修作業に挑戦

～ 錆止め塗料の巻～



新聞紙でマスキングしながら
錆止め用の垂鉛をスプレーする

しかし、風が強く思わぬ所にスプレーが...
(ちなみに、時間がたてば色の差は目立たなくなります)



おそろおそろ作業開始

作業後をパニオン立ちで披露する2人



必殺！(もーやめなさいって！)

追っかけ

8 番勝負

下り列車での撮影の凄さに懲りた1人を除いた3人が、再び追跡撮影に挑戦。まずは先ほどのどっかの橋の端から





続いては、あの橋の付近から



やはり、先ほどのどっかの茶畑越しに



笹間渡鉄橋の手前



家山を過ぎ、桜トンネル手前。機関士さんもあきれろ?



いかにも大井川的な風景



代官町を過ぎ新金谷めざしSLは疾走する



しつこく新金谷～金谷間でも撮影



トラストレイン / ニフティサーブ 鉄道フォーラム 10周年記念列車運行

発車前のボランティア作業を120名体制で実施!

トラストレインの運転開始10周年と、日本最大のBBSネットワークであるニフティサーブ鉄道フォーラムの開設10周年を共に祝うイベント『スプリングキャンプ'97』が5月24～25日に亘って開催され、発車前のボランティア作業に120名以上もの人間が参加するという、恐らくトラストレインの歴史上初めて!の行事が行なわれました。

『鉄道趣味人の社会への貢献』をテーマとする同フォーラムは、『貴重な産業文化遺産』の保護を目的として活動を続けてきたトラストレインの趣旨に賛同して、ボランティア活動を是非体験したいとの意向があり、数年前から調整を行なってきましたが、今回同フォーラムの年間最大の行事『スプリングキャンプ』の一環として、ボランティア作業と記念列車の運行を行なうことになったものです。

イベント初日の24日には、財団米山課長と鉄道サークル川島和

之氏の基調講演も行なわれ、参加者は『トラスト』についての認識を新たにしました。

25日は、梅雨の合間の快晴となり、参加者120名に及ぶ発車前のボランティア作業が実施され、鉄道サークル、鉄道フォーラムのメンバーが共に汗を流し、普段手が届かない場所まできれいにすることができました。この作業に使用する雑巾は、今回のイベント参加者各々が持参したもので、作業終了後はトラストに対して御寄付いただきました。今までにない多人数での作業となるため、当初は様々な問題が起こるのではと危惧する向きもありましたが、作業は無事終了することができ、快適な『トラストレインの旅』を楽しんでいただけました。千頭での折り返し時間には、大井川鉄道常務の清水武氏の講演も行なわれ、『産業文化遺産』の保存現場からの生の声を参加者の皆様に伝えようという清水常務の熱意をひしと感じることができました。

また、2日間の日程を通して、現在募集中の『カーテン募金』へのご協力を参加者の皆様にお願いだき、カーテン募金の最終目標である78口まであとわずかというところまでござ着けることができました。

『産業文化遺産の保護』という活動、そして『トラストレイン』の趣旨をもっと多くの人に理解して、参加していただくイベントとして、3月の財団 / 大鉄共催のボランティア教室に続く画期的イベントとして、今回のイベントは非常に有意義なものとなったのではないのでしょうか。今回ご参加いただいた皆様の中から、一人でも多くの方が、引き続き私達の活動に何らかの形でかかわっていただければ、私達の活動もより一層の拡がりを見せるのではないかと思います。

今回のイベントを実施するにあたりご尽力いただいた関係各位に対し、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。



表紙写真:この日はトラスト / ニフティ鉄道フォーラム10周年記念の特製ヘッドマークを取り付けて運行された。(女子美術短期大学広告研究会 瀬戸日和さんの作品)

24日夜の御殿場高原ホテルでの鉄道フォーラム10周年記念パーティーでは、オークションも行われた。「あなたのお金で列車が走る!」の声のもとカーテン募金の強い見方となった



まずは車内でトラスのボランティアから説明が



身を乗り出して熱心にガラスを磨く



SLの方でも大勢で手分けして作業が進む



なんと全員乗車したまま洗車線通過のハプニング!?



下泉では、珍しいSL列車同士の交換も見られた



車内募金も片道では回りきれない程の大盛況



千頭駅では大鉄清水常務による
海外の保存鉄道の状況も交えた
講演が行われた

真岡鉄道真岡駅、新駅舎落成

写真・文
小城崇史 特派員



駅西側から見た新駅舎(左下にSL記念館が写っている)

トラスと同じ12型蒸気機関車の動態保存を行なっている第三セクター、真岡鉄道の真岡駅の駅舎の新築工事が完成し、3月29日から使用を開始しました。今回新築された駅舎は、同鉄道の本社社屋を兼ねており、外観は蒸気機関車をモチーフにしたデザイン、内装は木をふんだんに使った民芸調のデザインとなり『蒸気機関車の旅』のムードを盛り上げる趣向となっています。

平成6年の運転開始以来、転車台の設置、夏の夜汽車運行、バック運転の再開など、積極的施策を展開する同鉄道の新たなランドマークとして、是非一度、ご覧になることをお勧めします。



木をふんだんに使った民芸調の内装。2階部分からは駅に停車する列車を見ることができる



駅東側から見た新駅舎

強力電機の走る線

私が仕事で使う使い捨て「工具の中に「最高級スエーデン鋼使用」と書いて有る物があります。他の物に比べて具合が良いので永年使用していましたが、そのうちに出生地の様子が解ってきたのです。でも、もっと知りたく成ったのです。なぜ……。巨大な電機がいるからです!

北欧スエーデンのバルト海に面した港、ルーレオから、北西に向かい、兄弟国ノルウェーの港町ナルビク迄スカンジナビア半島を横断する400kmほどの鉄道が通っています。

ある年の9月の様子です。ナルビク迄行く客車はルーレオから発車します。ルーレオから30kmのボードンでストックホルム方面から来る急行は分割され、そ

の内のキルナ行、何両かを併結して列車は発車します。

間もなく、ゆるい登りとなり、北緯66度30分を通過し北極圏に入ります。線路沿いに人気はなく、数多くの小さな湖や真っ白な雪山など、北極に近づいていることを感じさせる淋しい風景となっていくます。すると突然、大きな町キルナに着きます、鉄鉱山の町です。駅の近くには、鉱石を積んだ長い列車が広い構内に何本も停まっています。

キルナでは降車客も多く、ボードンで併結した客車も切り離され、大型電機 + 客車3両という身

軽になった列車は尚も登りつづけ、大きな湖に沿って国立公園のアビスコへ。この辺は標高500位、真夏でも地表の氷は溶けきらないのでは……。10人ばかりハイカーが乗車しましたが、みんな揃って長靴なのです。

その後、此の路線ピークの国境を越えて下り一方に変わります、間もなく右側の車窓には、海岸から深く入り込んだフィヨルドが見られ、ノルウェーに来たことを実感させられますが、ナルビクは



車窓から見えるフィヨルド、海面まで200位有ると思う

国境から50kmばかりなので、見られている間に列車はナルビク駅に到着です。

ナルビク発の客車列車は1日3本と淋しいかぎりです。でも、この

鉄道、旅客には余り期待してないのです。それはキルナ産出の鉄鉱石というドル箱を持っているからで、ナルビクも最近「白夜」観光の基地にもなっていますが、元々キルナの鉱石を外国船に積み込む為の鉄道が出来ると同時に生まれた、といえる様な町なのです。

キルナからの鉱石列車は、今の日本では見られない重量クラスです。列車は世界最強と云われる電機

DM3形(1D + D + D1)3車体式

出力7,500kw

DM形(1D + D1)2車体式

出力5,000kw

2形式に牽かれた5,000t単位の列車が1日、片道20本近くも積み出し港のルーレオ、ナルビクへと力走しているのです。場所がら冬期の運転は大変だと思います……。

以前、日本では重量列車と云っても、1,200t前後ではなかったと思うのですが……(同一に比較できませんけれど)

終わりにスエーデン鋼製品に接する機会が有る時は、此の様なヨーロッパ最北の鉄道に依り運ばれてきた事を、知っていてほしいと思います。 後藤正治



ナルビク駅構内で停車中のDM3形機関車 1985年8月29日(2点とも)

