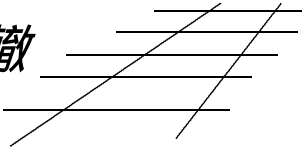

わ だ ち

No. 84

平成13年7月

轍



鉄道友の会
福井支部報

リニューアル「しらさぎ」 7月上旬より営業開始予定!!



新塗装 485系特急「しらさぎ」 (01年6月24日撮影 森家和治)

北陸線 南福井にてにて (敷地外より撮影)

特急「しらさぎ」専用塗装のリニューアル485系が順次完成し、一般職と混成され使用されているが、7月上旬からいよいよ一部編成がパノラマグリーン車を含む新塗装車両に順次置き換えられます。

福井支部 ホームページアドレス

URL <http://member.nifty.ne.jp/konohana/>

『全国トロッコ列車』の紹介

元福井支部会員（現在京都在住）の笹田昌宏氏と福井出身で交通博物館学芸員の岸由一郎氏の共同執筆による『全国トロッコ列車』（JTB キャンブックス・1,700円）が出版されました。全国20線区のトロッコ列車をカラー写真で紹介した素敵な本で、研究資料としても充分使えます。笹田氏は医師、岸氏は交通博物館の学芸員と第一線で活躍されて多忙な中、これだけの膨大な資料を収集され執筆さ

れた努力にただただ驚嘆するのみです。この本を読んでいると、今すぐにもトロッコ列車の旅に出たくなるような気にさせてくれます。ぜひ皆さんも読んでみてください。なお、笹田氏よりこの本を2冊、福井支部会員へのプレゼントとして送っていただきました。9月の見学会（9月16日・加越能鉄道見学を予定）の参加者に抽選で進呈します。お楽しみに。

笹田昌宏氏からの手紙

福井支部の皆様、いかがお過ごしでしょうか。このたび岸本事務局長のおはからいで『わだち』で私たちの著書をご紹介頂けることになりました。岸由一郎と笹田昌宏は、福井で出会って廃線跡巡りからスタートしましたが、今回のテーマは「トロッコ列車」です。北陸では全国一のトロッコ列車である黒部峡谷鉄道がありますが、全国20か所にもバラエティに富んだ列車たちが走っています。今回は写真を主体とした紹介のほか、これまで知られていなかった舞台裏や歴史・車両の構造にもメスを入れました。“おとぎ列車”的で、これまで鉄道愛好家には興味の対象外だった面もあるトロッコ列車ですが、車両の面からも、あるいは地方交通線の台所を支える存在としても、非常に面白い存在であることが判りました。皆様からのご感想など伺えれば幸いです。



1688mm に乗る (スペイン鉄道旅行記) (その1)

高田 欣一

3月24日から7日間、スペインのカタルーニャ地方に旅行したついでに1688mmの広軌を採用しているスペイン国鉄(RENFE)に2度乗る横会を得たので、少し報告させていただきたい。

24日関西空港10:50発のKLMでアムステルダムで乗換えてバルセロナに18:35(現地時間)着、飛行機の長旅はウンザリする。翌25日はバルセロナ市内、ピカソ美術館やサグラダファミリア等のガウディの建築物の見学、26日の午前中はこの旅行の主たる目的であるサダコ学園(原爆少女・中島禎子さん[童話・鶴に乗っての主人公のモデル]の名をつけ平和教育に熱をいれている学校)の見学をした後、いよいよスペイン国鉄に乗ることにした。最初は単独行動と思ったが、治安の事もありホテルで同室のK氏に話をしたところ、彼もJR乗り歩きなどをしているそうで同行してくれることになった。ところが、この話が他の人に聞こえたらしく、ツアー客の中から女性(といっても60才過ぎのオバチャン)が2人一緒にぜひと頼まれてしまい、強行軍は無理となってしまった。

以前のスペイン国鉄は、のろい・遅れる・故障すると評判がよくなかったが、今ではAVEをはじめとする高速列車も走らせるなど、他の西ヨーロッパ諸国にひけをとらないとのこと。なお、広軌の採用についてはスペインで最初に鉄道が設けられた時、フランス等の隣国からの侵略に備え、当時の国王の命令で広軌になったとか。これが災いして、西ヨーロッパ各地からの直通がタルゴのような特殊な列車しか直通できないことになってしまったが、IAVEの線路がもっと整備されれば(AVEは標準軌)解決するであろう。また、在来線の高速化はAVEの走らないところでもAVEの広軌型のユーロメッドが1997年からバルセロナ~バレンシア~アリカンテまで走るようになった。私はそれでバレンシアまで行こうと思ったが、団体旅行中の自由時間で同行者のこともあり長距離は無理と判断して、列車で約2時間程度で行ける所を考えた。最初はバルセロナから南へ約90kmの古代ローマ遺跡の残るタラゴナ(タラゴナはユーロメッドやタルゴも停車する)へ、また2度目は北方へ約130kmのジローナまで行くことにした。

ホテルからタクシーでバルセロナ・サンツ駅まで行く。バルセロナは地下鉄が5系統走っているが、前回行ったパリの地下鉄みたいに事前に研究しておかなかったのと、治安も決して良くない上に同行者も多く、また日本に比べてタクシー代が安いために、地下鉄に乗る機会は残念ながら無かった。ホテル前のアラゴ通りは一方通行で、その先にサンツ駅がある。バルセロナ市内で国鉄の大駅は行き止まりの終着駅フランサ駅があるが、ほとんどの列車はサンツ駅の発着となっている。タクシーでアラゴ通りを行くと、グラシア通りとの交差点にガウディのカサ・パトリオとブーチのカサ・アマトリエールが並んで建っている。ここは不調和の一角と呼ばれているが、これを見ながらサンツ駅に到着。この間のタクシー料金はチップを入れて1,000ペセタ(約700円)、距離は約5.5kmである。サンツ駅の窓口は近距離と遠距離、また当日と前売りなどに分かれていると聞いていたのでどの窓口か迷ったが、ままと行ったのは女性の係の窓口であった。予めスペイン語で往復と書いた紙を渡し、クロワト・タラゴナ・ポルファボールと言ったら通じたらしく、4人分の切符と小さな時刻表らしきものにマーカーペンで何か記入してくれた。渡してくれたものは2種類あり、レシート状のものが乗車券でカード状のものは自動改札用のものである。同行者にレシートと誤って捨てないように一言注意しておいた。我々の乗車券は普通乗車券であるが、タラゴナまではレヒオナルという快速列車が出ているので、これに乗ることにした。時刻表に係員の記入した印で、次の列車は13:30甲発車で5番ホームであることがわかった。この快速は地方によってカタルーニャ・エクスプレス(アンゲルシアではアンゲルシア・エクスプレス)と呼ばれている。他に通常の長距離指定列車がデイウルノ、400km以上の長距離列車(特急)にはタルゴやインタルシティそしてアルコとがあり、またバルセロナからは前に述べたユーロメッドが出ている。発車まで時間があつたので、駅にあるセルフサービスの食堂で自分の好きな物(スペインの生ハムは絶品)を選んで美味しい食事を安く食べた。目の前で絞ってくれたバレンシアオレンジのジュースの味も忘れがたいものであった。

発車時間も近くなったので、自動改札を通過して地下ホームに降りる。10 番線ほどあると思われる大変広い地下構内で、近郊形各停セルニカス(写真1)・インタルシティ(写真2)などが発着している。我々の乗るカタルーニャ・エキスプレスはすでにホームに停車していた。ホームが低いこともあって大変大きな電車(写真3)に見えたが、これも広軌だと思って見るからだろうか。ステップを3段登ってデッキに入ったが、電車だというのにドアは手動(昔の国鉄の客車みたい)で閉めると、ステップ部分の床がふさがりようになっていた。車内(写真4)は一端に大きな荷物を置く棚があり、また一部が立席でバーの止まり木みたいな椅子がある車両もあった。3両で1ユニットになっているらしく、3両ごとにシングルアームのパンダグラフがついていた。窓は開かないがエアコンは付いているので快適であった。シートは転換式の青地に朱のカバーのど派手なセパレート形で、座り心地もまあまあであった。発車してすぐ地上に出て、市内のゴミゴミした所をしばらく走っていたが、左側から地下鉄らしき線路(第三軌条らしきものが見えたので)が接近してしばらく並び、車両基地らしき付近から見えなくなった。やがて青く輝く地中海がすぐ近くに見える海岸ペリを走り、短いトンネルをいくつかくぐったりしていく。コバルトブルーの地中海と白い壁とレンガ色の屋根の家のすばらしい風景をながめているうち、ヨットハーバーなどが見えてくる。ここがバルセロナの金持ち連中の別荘地シッチェスらしいが、シッチェスという駅はなくやがて停車したサン・ピンセス・ダ・カルダールスとやたら長

い名前の駅がそれらしい。たいへん風光明媚なところだ。我々の乗ったカタルーニャ・エキスプレスは線路の状態も良いせいもあるが、広軌らしい静かな走行ぶりだ。まったくといっていいくらい動揺はないが、発車時に少しガクンと衝動があるのは感心しない。また、時々鳴らされる汽笛の音もチャルメラみたいに少し下品で耳障りであったが、それ以外はまったく快適そのものだった。やがて古代ローマ遺跡の円形競技場を右に見てタラゴナの駅に到着した。駅構内のすぐ裏は連絡を隔てて地中海で、駅のバレンシア寄りには大型クレーンが林立する港になっている。(写真5)海寄りの留置線には貨車と電気機関車・ディーゼル機関車がズラッと並んでいた。(写真6)タラゴナはサラゴサを經由してマドリッド方面へ行く幹線の分岐点でもある。(次号につく)

<自動改札カードと往復切符>





写真 1 各停セルニカスの電車

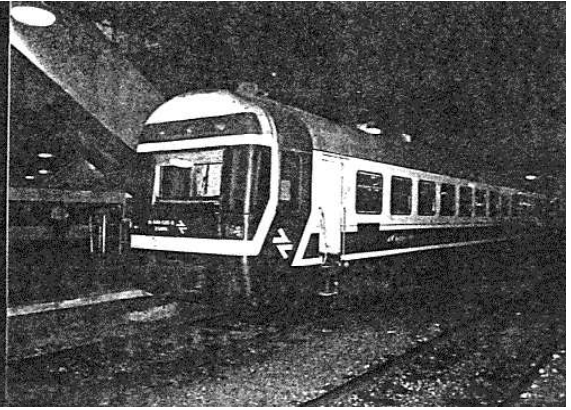


写真 2 インタルシティの電車



写真 3 ジローナ駅でのカタルーニャ
・エクスプレス



写真 4 カタルーニャ・エクスプレス
の車内

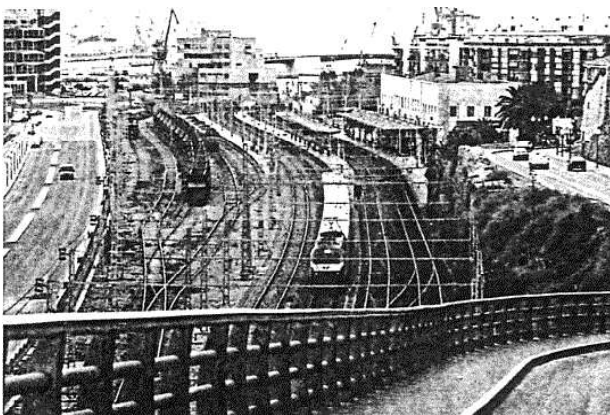


写真 5 タラゴナ駅全景 列車はタルゴ 200



写真 6 タラゴナに留置中の EL 群

廃線跡を辿る

北陸本線にはかつて数多くの難所が存在し、敦賀付近の山越え区間では急勾配の連続する最大の難所だったといえる。米原-福井間の開通は明治 29 年 7 月のことであった。敦賀-今庄間の「山中越え」は昭和 37 年 6 月 10 日の北陸トンネル開通により廃線となるまで、66 年間にわたり重要な役割を努めてきた。しかしその急勾配の連続と、長大なトンネルのおかげで SL の煤煙がものすごく、この区間の歴史を語るにはこの苦闘を忘れることはできない。現在では何の苦労もなく自動車で通ることが可能だが、この区間を通るときには、先人の苦労を偲び、敬意を表したいと思う。

このたび、廃線後 40 年を迎える同区間の遺構を訪ねてみた。

敦賀-深山信号場-新保駅

北陸線の北陸トンネル南口から左方向にカーブしていく国道 476 号線が北陸線の旧線の跡である。この付近は高速道路が並行しているが、少し広い敷地のあたりが深山信号場跡だと思われる。

小さな川を渡る橋は鉄道時代の橋桁の上にコンクリートを舗装して使用していたが、最近になって架け替えられたようだ。やがて前方に短い煉瓦積みのトンネルが 2 本みえてくる。これが最初の遺構である。付近には採石場があり、10t のダンプがこのトンネルを通行しているのだが、あまりにも狭くみえる。ここをあの大きな D51 が通っていたのだから、ほとんど車両限界一杯で煙突と天井の隙間がほとんどなく、窓から手をのばせば壁に触れたというもうなずけるし、煙の通る隙間もなかったに違いない。やがて高速道路の下をくぐると新保の駅の跡である。スイッチバックの跡が敦賀側の高速道路の擁壁に見られる。集落の中を流れる川を渡る鉄橋は鉄道のを転用しているのが下から見るとよくわかる。

駅跡には当時の配線図を記した記念碑がある。

北陸線旧杉津線

森家 和治

新保駅-葉原信号場-杉津駅

葉原の集落をすぎると道路幅が狭くなり、やがて葉原の大カーブにさしかかる。高速道路に左右を挟まれ山とぶつかる地点にぼっかりと葉原トンネルが口を開けている。トンネルが長く、中でカーブしているため交通信号がついている。この手前にはスイッチバックの葉原信号場があったのだが、高速道路建設の際に埋められ、整地されてしまい跡形もない。

1km 以上の長いトンネルを抜けると、左手に海が見えてくる。高速道路が少し邪魔なのだが、遠く敦賀半島の先端を見ることができる。当時としては登り一辺倒の長い間を抜けたところでこの絶景をみて、ほっと一息ついたのだろうか。短いトンネルを数本ぬけると、杉津の駅跡であるが、現在では高速道路のパーキングエリアとなっていて、当時を偲ぶものはなにもない。ここからはるか下の杉津集落までは徒歩で 1 時間くらいだろうか。それでも国道 8 号線が開通するまでは、唯一の陸上交通手段だった。

杉津駅-山中信号場-大桐駅

杉津を出発すると、左手にしばらくは海を望むことができるが、やがて厳しい山岳地帯へとはいっていく。数百メートルのトンネルを数本つらぬいていくと、やがて峠のサミットである山中トンネルがある。1km 以上はある一直線のトンネルで、対向車には十分な注意が必要である。また、ここまでのトンネルは、平成 8 年から 2 年間にわたって補修工事が行われていて、芦谷、伊自良トンネルとともに照明が設置され、失われていたトンネルの坑銘板も復旧されている。ただし昔のものとは違っているようだ。山中トンネルをぬけると、そこはスイッチバックの山中信号場であり、この区間で残存している遺構のなかでハイライトといえる場所である。ここは高速道路が別ルートで近くを通っていないため、この影響を全くうけていないので、ほぼ完全な姿で信号場の跡が残っている。まずは、本

線の今庄方トンネル出口の右側に引きあげ線の朗こが切り通しで残っていて、その先端には十数メートルの行き止まりのトンネルがある。天井には煙抜きの穴まである。昔は草や土砂で埋まっていて全く気付かなかったが、数年前の林道工事の際に顔を出したようだ。

長編成の列車は一旦この行き止まりトンネルの先端まで頭を突っ込み、それから今庄側の引きあげ線に後退し、勢いをつけて登り一辺倒の山中トンネルへと突入したのだろう。その煙のすごさは想像を絶するものだったろう。今庄側の引きあげ線の跡は、未舗装の道路となり左手にのびていて、本線は右側を下っていくが、その高低差は10メートル近くになるだろうか。先端には複線分の落石覆いがある。これは古レールで組まれたしっかりしたものであり、近くでよくみるとなかなか見応えのある構造物である。現在では熊の出そうな静かな雰囲気なのだが、40年前は千トンの貨物列車が通う動脈路線として激しいドラフトが山々にこだましていたのだろうか、当時を知らない私にはその喧喚は残念ながら想像できない。緩やかな右カーブを下っていくと大桐の集落があるが、本線は集落の家々の屋根以上の高さの築堤で集落の真ん中を突っ切っていく。この集落と川をわたる橋は鉄道の施設を流用したもので、下から見上げるとその様子がよくわかる。大桐の駅は集落のはずれにあり、比較的勾配がフラットになったところにある。駅跡はホームのコンクリートが少し残っていると、記念碑がたっていて、すぐにそれとわかる。

大桐駅-今庄駅

大桐駅を出ると下り一直線となり、高速道路をくぐり川を渡る。正面に北陸トンネルの入り口と南今庄の駅が見えてくる。旧線はこの現在線の脇をとおり、今庄トンネルの山裾を迂回して、川を渡ったあたりで現在線と合流する。敦賀-今庄間は旧線区間で26.4kmで、所要時間は急行で40分、現在線は19.2kmに短縮され、普通列車で15分程度である。今庄の駅には当時を偲ぶ給水塔や給炭台が残り、2線4面の破格に長いプラットホームや広い構内で当時の賑わいを想像するしかない。いまではその長いホームには3両編成の普通電車が停まるだけである。この先湯尾までにもう

一カ所、旧線の遺構である旧湯尾トンネルが明治の姿をとどめている。

終わりに

近年、廃線跡を調査した文献が多数刊行されていて、ハイキングを兼ねた廃線跡巡りがちょっとしたブームとなっているが、それに伴い私有地などの無断立ち入りや、看板などの盗難が問題化していると聞く。確か柳ガ瀬線のやながせの駅名板が残されていたはずだが、外されてしまったようだ。どうも鉄道ファンの一部には公共心が欠落している連中が存在しているらしい。ヘッドマークやサボなどは、はずして持ち帰り部屋に飾ったり、自慢したりするものではない。特に保存車両やお別れ運転のどさくさにまぎれて早い者勝ちでやられるらしい。

個々の意識の向上を強く望む。

話はそれてしまったが、この区間は他の廃線跡と違い、全線にわたって通行が可能であり、ゆうに百年を越えるこれら土木構造物の歴史的価値を認め維持、管理している自治体に敬意を表するとともに、未永くその姿をとどめてほしいものである。特に山中信号場などはスイッチバックのしくみがそのまま残っているので、できれば整備して案内板が記念碑を設置して公園のようにしてはどうだろうか。

廃線跡というのは不思議なもので、そこに列車が走っていたことを知らない私でさえ、今にもその煉瓦造りのトンネルからD51が出てきそうな、築堤のカーブの向こうから茶色いDF50がやって来そうな、そんな雰囲気が伝わってくる。

でも現実にはそこにレールは存在しない。かつて幾多の列車が通った音も振動もそこにはない。トンネルの煉瓦にこびりついた煤とっにおいがわずかにそれを伝えている。ぽっかりと口を開けたトンネルの暗闇に異次元の世界を感じつつ、冷たい風が現実に戻してくれた。

この調査は平成12年の秋におこなったものであり、その後河川の改修により鉄道橋桁が道路に転用されていた橋が架け替えられている所もある。また現役当時の駅や信号場の位置が誤っているかもしれないので、改めてご教示いただければ幸いです。「おわり」

スルッと kansai カードの便利さと自動化

吉川 正希

今、姫路にいる。駅には新快速で三ノ宮まで 3 分の看板が出ているがそちらには向かわずに山陽電鉄の姫路に向かう。

構内に入ると、無塗装赤帯の車が。山陽車にしては表情が違い違和感があるので見てみると“90 ”すなわち、阪神車である。直通特急阪神梅田行き。もちろん乗車券は神戸パンダ柄のカード。改札を通し、乗り継いたら、遠く京都市の産大前バス停まで行けてしまうのだ。

姫路を発車後すぐ、新幹線をくぐり、ロックード式モノレールの桁を横目に見、快調に走り、山陽電鉄内を抜け神戸高速鉄道線に入り地下に潜る。高速神戸付近では、阪急、阪神、山陽の車両が勢ぞろいし、ここはどこという錯覚に陥りながら阪神線に入り元町で降りる。今日はしないが、梅田に行く場合、神戸高速鉄道内で阪急に乗り換えることも出来る。“入場後に経路を決められる”これがこのカードの最大の利点といって良いのだろう。その他には直接改札を通せるので「運賃表を見ずに乗れる」慣れてない事業者の線では“目的の線を探して行き先の駅の運賃を確認する”のが結構面倒であるが、残り少ないと感じたときにカード残高を見て、確認するだけである。ところで、このシステム、計算間違いを発見したことはないが JR 西日本の同種システム「Jスルー」で使用開始直後“その後の人の乗車券と勝手に合算してしまう”という話を聞いたが懲は気づいたことはない、しかしこの 2 枚連続投入機分割した乗車券もまとめて受け付けてくれるのはありがたいが処理が遅いので急いで通過しようとするすると正面衝突することがあるが。

ところで本日は自宅を 5 時前に出て始発発車 10 分前には、照明が点りホームに据え付けられていた編成は Mc221-68 快速天王寺行。「みやこ路快速」

用に網干から転属されてきたものだ。途中でもう 1 本を繋ぎ 8 連でも大阪府内に入った 6 時半頃には立客が出る始末で、三宮から山陽のクロスシート車で姫路までやってきた。ところで、この「みやこ路快速」のために 221 系が転属になり本線筋に N40 未更新 113 系が大量復帰したそうで、インターネット掲示板では非難轟々のようだが「甘えちゃいけない、北陸線など儲かってない線区の状況を見よ」と思う。まあ今回の場合は転換シートの慣れがあり明らかなサービスダウンなのだが。

ところでこのパンダ柄カード、乗車前にたまたま通った阪急線内の駅券売機で買ったもので、阪神線では色違いのものもあるらしいが、鉄道車両カードも阪神、京阪を中心に販売されている。

結局のところ事業者側から見ればペーパレス、券売機の設置台数の削減により新たな収益スペースの増加、運賃収受の徹底が利点なのだろうが、ひっくり返せば運賃取りこぼしと膨大な廃札が発生していたのが大幅に減ったのだろう。しかし機械の機能が複雑になった分故障した際の対応が面倒になったのだろう。昨年出張の際、カードエラーを起こし、出場不能で事務室内で再発行することがあったがこれからの時代航空会社に見習いネット上販売やさらに進めてチケットレスを進める時機なのだろう。それで余裕が出来た人員はホーム監視・案内に回ってもらえば良いのではと思う。その前には誰にでも使える「ユニバーサルデザイン」を決定するのが先決である。機械で指定券の発行、クレジットカードで精算などいろいろできるのは便利だが反応が重い、遅い、機械に強いはずの我々の世代でも戸惑う券売機が最近登場しているのは考え物である。

〔おわり〕

鉄道友の会本部総会参加レポート

山道 浩司

福井支部の皆様、いかがお過ごしでしょうか。私は1月に東京支部に移ることとなりましたが、再度投稿させて頂くことになりました。これからも宜しくお願いいたします。

さて、先日5月19日に行なわれた鉄道友の会2001年定時総会に参加してきましたので、本部総会というものの雰囲気伝わればと思い、レポートします。

まずは、自宅から会場へ安く行く方法を考えます。私は大田区池上に実家がありますが、東急池上線池上駅が近いのですが、多摩川線武蔵新田駅からでもなんとか歩けます。そこで、武蔵新田 多摩川 横浜(東急線) 横浜大船(JR線) 大船一湘南深沢と行くことにしました。これだと池上 蒲田(東急線) 蒲田 大船(JR線)とするより片道70円安くなるのです。

そして予定通り、武蔵新田より多摩川へ、多摩川から武蔵小杉で、3月28日より新設された東横特急に区間初乗車。日吉、綱島を通過という未体験ゾーンを堪能し、菊名からは東急式ATSに保安設備が変わることを初めて知りました。(菊名-渋谷はATCを使用、ゆえに地上信号はありません)横浜に着き、ちょっと時間に余裕があったので、相鉄線の改札口に寄り添って時間をつぶし、東海道線の113系に乗車。そういえば、横須賀線のE217系にも乗ったことがなかったなと思い出し、戸塚駅に入ると隣にそのE217系が入っていたのでさっと乗り換え、大船までの短い区間でしたが乗車を果たしました。大船からの湘南モノレールにも乗ったことがなく、一番前に陣取りましたが、町中を走るジェットコースターの気分が味わえました。下は道路になっています。湘南深沢駅で下車し、会場のJR東日本鎌倉総合車両所へ行きました。受付を済ませ(会場は食堂でした)所内見学を申し込んでいたので、見学をしました。見学者は42名でした。この鎌倉総合車両所では東京圏の車両メンテナンスと、改良工事を手掛けていて、JR東日本の誇る「成田エクスプレス」や「SV踊り子」等の特急を中心として、仕

業検査から全般検査を実施していて、当日もその作業を受ける列車の姿が見られました。

また、別に撮影会が行なわれ、全廃した横須賀色のサロ113をわざわざ出してくださいました。他に珍しい車両は、クモハ101系がカラフルな色で置いてありました。入換え用に使用しているとか。あと、工場内はきちんと安全第一で、3S活動がなされているようで、たいへん印象がよかったです。

会場内では、各種鉄道グッズの販売と、長野支部、静岡支部が支部報を販売していました。

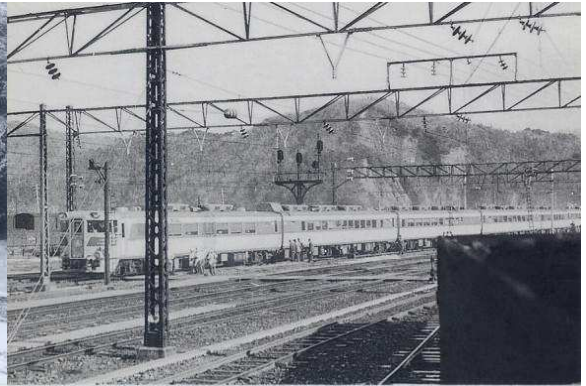
そして総会ですが、当日の直接出席者は139名で、委任状提出者が2092名で当日の会員数は4115名ということでした。会は、会務報告、決算、予算承認は資料にまとめられており、さらさらと進行しました。しかし質問事項となるといろいろな意見がでていました。おもなものとして、去年のブルーリボン賞の受賞式が全会員への通知なしに6月末に行ったがなぜか? 友の会でEメールアドレスをつくってほしい E231系のような車両をローレル賞で選ぶのはどうか? といった意見でした。あとは会員数の減少の問題で、現在会員数は4115名で、3年間で800名も減少したそうです。本部でも対応に苦慮しているようです。

最後に講演会ということで、JR九州の運輸部長様からお話がありました。JR九州ではJR化後、ハード+ソフト+ハートというコンセプトで他社にないデザインの特急(ソニック、白いかもめなど)や、カラーリング(赤い快速200系など)を使い、地方線の近郊列車までいろいろ変えているとのこと。(JR西日本にも北陸線の普通列車や、小浜線の電化後の電車のことで見習ってほしいところですが、筆者は419系や、キハ28、58は大好きなのです。)

以上が総会に出席した筆者の感想ですがその場の雰囲気が少しでもお伝えできれば幸いです。

今回は、6月11日に行なわれた時刻表検定についてレポートします。

絵八ガキ『さよなら特急白鳥福井を駆け抜けた 40 年』発売





事務局だより



「わだち」84号(7月号)の発行がたいへん遅れまして申し訳ございません。編集長と事務局長が仕事で超多忙であったことと事務局のワープロの故障が重なり、1か月以上も遅れてしまいました。今時ワープロと笑われる方もおられるかも知れませんが、古くからの『わだち』専用のワープロフロッピーが事務局のパソコンにうまく転換できない(事務局の能力不足)ため、いまだにワープロを手放せません次号は何とか予定日に発行したいと思っています。



特急「白鳥」絵八ガキ発売のご案内

今年3月、特急「白鳥」が多くの人々に惜しまれながら40年の歴史を閉じました。福井支部では2月に放送会館地下広場において、『惜別・特急「白鳥」急行「能登」』というテーマで鉄道模型運転会を行い大好評のうちに終了することができました。この時、写真展も同時に開催しましたが、展示された特急「白鳥」の写真パネルをぜひ分けてほしいという声が多数ありました。そこで福井支部では、特急「白鳥」の勇姿を思い出として永遠に残してほしいと願い、絵八ガキセット(さよなら特急「白鳥」福井を駆け抜けた40年)を赤字覚悟で作製しました。白黒写真2枚・カラー写真6枚の計8枚の封筒入りセット(前ページ参照)です。田中支部長秘蔵の白鳥の特急券のカラーコピーなども付いています。希望者には実費(1セット送料込み1,000円)で販売しています。郵便小為替などで事務局までお申込みください。福井支部例会の時などにお買求めいただいても結構です。



平成13年度福井支部総会報告

平成13年度福井支部総会は、5月13日(日)11時から呉服町コミュニティセンターで開かれました。(14名出席)田中支部長の挨拶の後、前年度事業報告・決算報告に続き今年度の役員・活動報告・予算の承認が行われました。ビデオ上映(さよなら特急「白鳥」)・福引き大会・模型運転会など、昼食をはさんで15時頃まで楽しい時を過ごしました。なお、元福井支部会員で東京へ転勤された山道浩司氏から貴重な鉄道グッズを送っていただいたので、福引大会の景品として使わせていただきました。どうもありがとうございました。

《終着駅》

一瞬目と耳を疑った日曜日の夜の全国ニュース。そこには無残な京福電車の姿が写し出されていた。「福井の京福電車がまた正面衝突事故」「わずか半年前に同様の事故」の大見出し。前回の事故の教訓は生きていたのだろうか。いざれ捜査が進めば原因が解明されていくだろう。しかし、全線の運行禁止によって一番迷惑しているのは利用者である。突然の代行バス運転にとまどい、マイカー通勤に切り替えた人も多いと聞き、恐くて電車に乗りたくないという子供や老人の声もあるようだ。本来このような交通弱者のための電車なのだが、運転再開までにはかなりの時間と共用を要するようだが、乗客は戻ってくるのだろうか。雪が降る冬までには復旧してほしいが、その前に今一度、京福電鉄の今後のやる気をはつきりして頂きたいと思う。(文 森家)

発行 鉄道友の会福井支部 事務局

〒915 0801

越前市家久町79の30

岸本 雅行

編集

〒916 0013

鯖江市鳥羽2丁目1の11

森家 和治