



## 竜ヶ崎5号を訪ねて

秦野 三重子

関東鉄道竜ヶ崎線は常磐線佐貫駅と竜ヶ崎市を結ぶわずか4.5kmのミニ鉄道である。

大正10年以来、50年の間、水郷地帯の西の玄関口を走りつづけて来たこの線唯一の蒸気機関車ワルシャワ型竜ヶ崎5号が消え去ろうとしている。

竜ヶ崎線では普通は貨物はディーゼル機関車牽引、客車はディーゼルカーで運行が行われている。ディーゼル機関車が故障したり検査のため使えなくなると蒸気機関車が活動する。



竜ヶ崎5号は重量29.9トンで開業以来50年も走り続けた今では貨車5、6両を引っぱる力しかないが蒸気の圧力によって停車するスチーム・ブレーキ方式という珍しい構造をもっているのが特徴である。

竜ヶ崎線の蒸気機関車が最高に魅力を発揮するのは冬を中心とするその前後である。

冬の中の水郷は茶褐色、末枯れの真菰にわたるえぐるように冷い重い風、はるか遠くに村落が影のようにひっそり見える、広漠としてとらえようのない一点からわずか2、3両であるが数倍もある白煙を従えて近づき枯葦の中へ沈むように去って行く。

私が竜ヶ崎線を、訪れたのは春も間近い日であった。竜ヶ崎駅は朝霧にすっぽりとつまれていた。小さな駅舎は休日なので数人の乗客が待つだけで静かであった。機関車庫の方へ回ってみると第一回目の仕事を終えて側線に入っている竜ヶ崎5号が目に見えこんできた。体中から真白な蒸気をはき出すような感じで、「オレは走って来たのだ」というように堂々としていた。

まわりには私と機関車と時折見かける駅員以外には人影もなく石炭置場と貨車との間の秘境ともいえる静寂の中をおそろおそろ近づいた。その瞬間、私は黒い鉄の蒸気機関車に縄文土器を連想した。無気味な線が幾重にも繰返しのたうちまわり、ぎりぎり回転してとんでもないところに突走っていくー縄文土器の持つ強靱性と飛躍性は原始人類の生命力を象徴し、現代の私たちを魅了する。

眼前の蒸気機関車はテクニカルなマシンというよりは、縄文土器をつくりあげた人類の祖先の魂—粗野で根本的な生命力、厚み、神秘性、緊張を秘めた美学的に感動する以前の怖い迫力の美観に通じる黒い鉄の芸術品なのだ。蒸気機関車を見ると、風景の中に豊かな表情をもった一幅の絵と感じていた私は新しい発見に胸が高鳴った。

機関車をいたわるように点検している機関士の姿に気づいてさらに近づいた。煙突の上のっている火の粉よけの屋根がついていていかにもローカル線の蒸気機関車らしく見えた。



「おはようございます。朝早くからご苦労さまです」言葉をかけてみた。

「やあ」

「この機関車が走るのは久しぶりですね。遠くからは何度か見たことがあるんですよ」

「女の方がここまで来るのは珍しい」

短い返事でぶっきらぼうであったが私は見たいものを見た満足感からすっかり有頂天になっていた。さらにつづけて運転台に乗せて欲しいと頼んでみた。

「ああ」確かに OK の返事が聞こえた。

小さいと思っていたこの機関車も運転台までは私の首の高さほどもあったが足かけはわずかに2ヵ所、スカートを気にしながらはやる気持を押えて上ってみた。肌寒い早朝なのにそこはとにかく熱い。

「すごい熱いですね」

「最高 50 度くらいになるかな」

私と機関士の会話が始まった。要約すると、関東鉄道には古い蒸気機関車が4両あった。



「銚田4号」が最も古くドイツ・クラウス社製で製造月日は確かではないが明治30年のころと推定され今は石岡機関区に保存されている。竜ヶ崎機関区には5号の他に日本最軽量蒸気機関車(20.8 トン)「竜ヶ崎4号」が老体を休めている。

常総線には数年前に引退した「水海道8号」。残った「竜ヶ崎5号」もエネルギー革命の波には抗しきれず現役から姿を消す日も近い。

「なにしろ」と機関士は話をつづけた。早朝の蒸気機関車の運行には前日から火を入れてボイラーの蒸気を上げねばならず、佐貫－竜ヶ崎間の運行費用が7、8千円、ディーゼルならその10分の1で済む。新しいディーゼルが入れば明日にでもバトンタッチだ。「5号」はまだまだ走らすことができるが、ゆくゆくは解体されるか必要に応じては売られるかも知れない、と話を結んだ。どのみち、この5号が私たちの目の前から姿を消す運命なのである。先ほどの高鳴る胸はすっかり静まっていた。

グサッ、グサッ、石炭を投入する機関士と一緒に黒い塊を手にとって思いきり奥の方へ投げ入れた。「さあ走れ。」

竜ヶ崎線には坂はない。Sカーブが1ヵ所、あたり一面田圃と畑、小川が数条昔は有名な湿地帯であった。ようやく水路をつくって腰までつかって田植をした。徳川幕府も治水



事業を行なって米作を奨励したが、工事は遅々として進まなかった。明治の後半まで交通機関は水運であったが、毎年荒れ狂う利根川、小貝川の水に農家の人々は涙をのんだ。昭和に入ってからさえも水の勢力には悩まされつづけた。嵐が来れば低い幅のせまい道路は洗われ寸断された。たよりにならない道路に代って、竜ヶ崎線の蒸気機関車が花々しく活躍したのはこの時代であった。

耕地整理が完成して舗装道路が縦横に貫く現在では水郷の様相も生活様式も一変した。

全国の蒸気機関車や軽便鉄道が消えてゆく中、竜ヶ崎5号もその使命をはたして郷土史の一部となって消えてゆく。

撮影は5点とも 秦野敏夫氏

『季刊 蒸気機関車』1969年 秋の号(100～102頁)に掲載されたものを、著者の承諾を得て再編集しました。

※ 原文は縦書き。文中の漢数字を一部算用数字に手直ししてあります。