

# Rail Magazine

EXCITING MONTHLY FOR ENTHUSIASTS

# 195

1999-12

特集 / 12月4日ダイヤ改正で併合化！

# さくらはやぶさの時代。

東京 / 鳥栖間徹底撮影ガイド

EF63体験運転を「体験」する！

さようなら11系 / 総武快速・横須賀線ワイナルガイド



今月の表紙：原田 亘

# 生きていた7号機



## ■謎のベール

木曾森林鉄道を退いてアメリカに渡った機関車について調べてほしい、というお話しがあった。

木曾谷の蒸気機関車が全廃になったのは1960(昭和35)年10月1日のことである。最後まで残ったボールドウィンは1号機、7号機、それに9号機の3輦であったが、1号機は木曾谷での保存が決まっていた。西裕之氏の「木曾谷の森林鉄道」によると…

「7・9号機はフィラデルフィア出身のレイルファン、ウィリアム・ピークマン氏が仲介役となってカリフォルニア州のフィリップ・ゴールドマン、ヘンリー・ソレンセンの両氏が買い取り、名古屋

まで運ばれ、航路、里帰りを果たしたのであった。彼の地では動態保存されたと記録が残るが、現在のその2輦の消息は謎のベールに包まれている」とある。

この2輦の消息を辿ったところ、9号機には幸いあっという間にめぐり会うことができた。持ち主であるソレンセンさんはこの9号機(現在のプレートは6号機)をカリフォルニア州立鉄道博物館に長期貸与して展示することにした、というのは10月号でも紹介した通りである。

## ■糸をたぐって…

次は7号機である。その行方を探り出す最初の鍵は西氏の引用にある「カリフォルニア州のフィ

リップ・ゴールドマン」という名前であった。カリフォルニアといっても広い。そこで9号機が出ていたカリフォルニア州内に現存する蒸気機関車のリストを思い出し、インターネットで調べてみると該当するものが見つかった。

7 0-2-0Tng KisoForest RY P. Goldman, Goleta, CA  
7は機関車番号、0-2-0は車輪配置、Tはタンク機関車、ngはナローゲージすなわち狭軌を意味する。ソレンセンさんの機関車はKiso Lumber(直訳すれば木曾木材)となっていたが、こちらはKiso Forest RYと「木曾森林鉄道」に近い表記となっている。P. Goldmanは西氏の引用にある「フィリップ・ゴールドマン」に違いない。そしてGoletaは南

**Steam Locomotive for San Luis Obispo**

The San Luis Obispo Railroad Museum has acquired a historic piece of the "Coastal Mail" from the California State Railroad Museum. This 72-year-old locomotive, built in 1927, is the only one of its kind in the state. It was used to haul mail and passengers between San Luis Obispo and Santa Barbara. The locomotive is a 2-6-0 type, meaning it has two leading wheels, six driving wheels, and no trailing wheels. It is a very compact and efficient design for its time. The locomotive is currently on display at the museum, where it is being restored to its original condition. The restoration project is a labor-intensive process that involves many skilled craftsmen. The locomotive is expected to be ready for operation by the end of the year.



▲当年として72歳。ボールドウィン1927年6月製、製番60069のビルダーズプレートが重宝横に燃然と輝く。左はサン・ルイス・オビスポ鉄道博物館の会報。ゴリータからフラットベッドのトラックに載せられて到着した7号機の姿が紹介されている。

**Pacific Coast Box Car Restoration**

The Coast of San Luis Obispo Railroad Museum is proud to announce the restoration of a historic box car. The car, built in 1910, is the only one of its kind in the state. It was used to transport mail and passengers between San Luis Obispo and Santa Barbara. The locomotive is currently on display at the museum, where it is being restored to its original condition. The restoration project is a labor-intensive process that involves many skilled craftsmen. The locomotive is expected to be ready for operation by the end of the year.

カリフォルニア、サンタバーバラの近くの地名である。

ゴリータ (Goleta) には鉄道博物館がある。その館長さんなら何かご存じかも知れない、と思い、Eメールでゴールドマンさんの消息と、7号機の所在を尋ねた。間もなく「その機関車は現在サン・ルイス・オビスポ付近にあり、そこに建設予定の鉄道博物館が現在の所有者です。その責任者の名前が分かり次第お知らせします」という返事が来た。

ところが、その後連絡が途絶えてしまったので、今度は9号機の所有者であるソレンセンさんに問い合わせの手紙を出し、サンタ・マルガリータという町のラローズ (LaRose) さんという名前を教えてもらった。ラローズ (LaRose) さんはアビラ・バレー鉄道博物館協会 (Avia Valley Railway Museum, Inc) の責任者である。私はさっそく「木曾森林の7号についてお話を伺いたい、出来れば写真を撮らせていただきたいのです」という手紙を出した。投函したのは7月27日のことだった。

それから1週間余り経った8月5日、ラローズさんから「金・土・日の3日間、木曾7号に火を入れます」というEメールが来た。よく考えてみるとなんと翌日の話ではないか。7号機はバス・ローブレスという町で行われるカウンティ・フェアに出品されるという。カウンティ・フェア

とは、カウンティ（郡）の博覧会のようなもので、牛や豚など家畜の品評会、トラクターなど農機具の展示会、パイなど料理の競技会、観覧車など臨時遊園地の開設など、多種多様な要素が組み合わされて年1回行われるイベントである。

その晩、ラローズさんから電話があって、翌金曜日に会う約束をした。

**■めぐり会い**

当日、会場に行ってみると南入口のすぐ近くで煙が上がっていた。開場まであと30分ある。閉まっていた鉄格子の門から中を覗くと、蒸気機関車の姿が見えた。近くに一人の人が薪を運んでいる。鉄柵越しに「失礼ですがラローズさんはいらっしゃいますか」と声をかけると彼がそのご本人であった。

「早かったですね。正午の開園まであと30分、一般の人は入れませんから、このバスで正門から入ってください」とフェア出品者用のバスを鉄柵の間から渡してもらった。フェア会場は一部が子供の遊園地になっていて、実物より少し小さい町が作ってあった。その一部に脱穀などに使われていた石油発動機、蒸気トラクターなどの農機具が展示してあり、その隣に長さ30メートルばかりのレールが敷いてあった。そして、そこに元木曾森林鉄道の7号機がいた。

こどもの国の家並みの前では、30インチ軌間と



▲木曾時代の面影を色濃く残した7号機。キャブ右横には一見ユニオン・パシフィック鉄道の社章のようなものが見えるが、マークの中央部にはサザン・パシフィックの旧社章が入っており、初めにサザン・パシフィックが通り、それがユニオン・パシフィックに吸収されたというサン・ルイス・オビスポの鉄道史を表現しようとしたものだ。  
'99.8.6

は思えない大きさが感じられ、釣り合いがとれている。

「3日ほど火を落としていたので、まだやっと100ポンド上がったところです」

とラローズさんは申し訳なさそうにいう。今朝トラックで持ってきた木切れの山を「午後6時にテレビ局が取材に来るので」と片づけているのだった。私も手伝いながら色々質問させてもらうことにした。

### ■“京都の路面電車”を牽いた7号機

ラローズさんに伺ったところをまとめよう。

1961年、ゴールドマンさんは日本に行って7号機を見、そして同機を買った。7号機を載せた船は同年カリフォルニアのアラメダ港に到着。その後、同機はゴリータにあるゴールドマンさんの工場に運ばれた。

その工場はレストラン用品類、とくに「ドリップカット (Dripcut)」というブランド名の砂糖の入れ物を製造していた。これはクロームメッキの蓋が付いていて、傾けると口が開いて砂糖が流れだし、立てると口が閉まるようになっている、ほとんどのレストランのテーブルで見かける砂糖容器である。7号機はこの工場の敷地内の私設鉄道「ラ・ゴリータ & ショアライン鉄道 (La Golita & Shore Line Railroad)」で使われることになり、ゴールドマンさんは7号機にダグニー (Dagny) という名前を付けた。これはロシア生まれのアメリカ人作家ランド (Eyn Rand) が1957年に発表した小説「Atlas Shrugged」の中に登場する人物の名前である。

その後、ゴールドマンさんは京都に行き、今度は路面電車を買ってきて、彼の私設鉄道に加えた。しかし、架線を張って電気で運転することはせず、もっぱら7号機がこの電車を押したり引いたりする仕事に使われた。しかし、1974年にはその仕事もなくなり、7号機は工場内の物置に入れられたままになっていた。なお、ゴールドマンさんは数年前にニュージーランドに農園を買い、現在は標準軌の蒸気機関車の保存や運転に興味を持っている、ということである。

一方、ラローズさんたちは5年前から7号機を購入する交渉を続けてきたが、1998年11月になってようやく7号機をサン・ルイス・オビスポ近くの修理施設に移すことができた。ここには長さ約100メートルのレールが敷設しており、破損したパイプの取り替え、ペンキの塗り替えなど、応急の修理が可能で、簡単な試運転もできる。幸い7号機は里帰り直後の2年間を除いてずっと屋内に保存されていたので、超音波のボイラー試験でもボイラーの厚みが充分にあることが証明されており、運転の調子も良い、ということであった。

7号機は今後、1年半ほどで発足するサン・ルイス・オビスポ鉄道博物館 (San Luis Obispo Railroad Museum) に動態で保存されることになる。

### ■変わったところ、変わらないところ

小さな点を見ると、木曾時代と比べて変わっているところがある。

1. 発電機が取り除かれ、ベルが付いた。
2. 運転室の屋根上の燃料バンカが取り除かれた。
3. 水タンクの上の手すりか切り取られた。



7号機のバックビュー。シリンダー廻りをウエスで磨いている人がラローズさん本人である。'99.8.6

4. 運転室内に新しいボイラ圧力計が付けられた。
5. 煙突上端の円筒形の部分が切り取られた。
6. 運転室側面の窓枠が取り外された (これは復元予定とのこと)。
7. 車輪の車軸部分、蒸気溜めの円筒部、運転室正面の窓枠などに緑色の塗装が施された。
8. 煙室正面のナンバープレートはThe Baldwin Locomotive Works Philadelphia U.S.A.の文字の入った円形のものになり、グリーンに塗られている。
9. 車輪のタイヤ部分は白く塗られている。
10. 運転室の両側の窓下にDagnyの名、運転室の後ろの燃料置場の右側にはLa Golita & Shore Line Railroadのマーク、左側にはDripcutの砂糖容器をあしらったマークが描かれている。
11. 後灯は取り外されている。

でもラローズさんは、7号は木曾時代と「あまり変わっていない」と言う。これは燃焼方式とか軌間のような基礎的な部分があるからであろう。燃料は昔ながらの薪、軌間は30インチ (762 mm) のままである。製造番号60069のビルダープレートは左右両方とも健全とのことだが、あいにくこの日は盗難を防止するため、見学者に見える右側だけに付けられていた。また、発電機も取り外して保存してあるとのことなので、後灯も保存してあるかも知れない。ヘッドライトもレンズにはまだKOITO SEISAKUSHO TOKYOという文字が入っていた。

### ■7・9号機の木曾時代との比較

別表の項目だけ見ると、2~4までは7号機、5~8までは9号機 (現在6号機) が木曾時代に近いように見える。しかし、これは主観の問題で、一口には言えないだろう。また、項目9~12まで、両方とも同じような変更をしたのは「これが望ましい蒸気機関車の形だ」といったアメリカでの一つの共通意見を反映しているのかも知れない。そして、14項に見られる9号の細

い白線塗装は、ポールドウィン社の竣功写真の姿を忠実に再現しようとしたものと思われる。

両機ともアメリカで製造され、30年あまり日本で働き、そしてアメリカに里帰りしてすでに40年近くになる。この経歴を踏まえうえて、全体から受ける印象の中にどれだけ木曾時代の面影が感じられるか、その判断は読者の皆さんにお任せする。ただ、両機ともアメリカに里帰りした後も屋内に保存され、いまだ動態にあり、調子も良く、そしてこの度博物館入りし、一般の人々に公開されることになったのは大変喜ばしいことである。この場を借りて両機の保全に努力された関係者の方々に、心から敬意を表したい。

### ■別れ

ラローズさんは話の間も7号機に付いた塵を払い、汚れをぬぐい取って、手を休める時がない。彼のように親身になって世話してくれる人を得て、7号機は本当に幸せだと思った。

やがて7号機と別れを告げる時が来た。色々話を聞かせてくださったラローズさんに厚く礼を言う。「博物館ができれば、またいらっしやい」という誘いに、「ええ、また来ます」と答えた。そうだ、1年半経てば7号機の走る姿が見られるのである。

### ■7・9号機変更箇所一覧

	7号機	9号機
1. 燃焼方式 (薪)	不変	不変
2. 車番	不変	6号機に変更
3. 軌間 (30インチ)	不変	36インチに改軌
4. カウキャッチャー	なし	取り付け
5. ボイラ圧力計	取り替え	不変
6. 発電機	ベルと取り替え	不変
7. 水タンク上手すり	切除	不変
8. 煙突上端円筒部	切除	不変
9. 運転室屋根上バンカ	撤去	撤去
10. 車輪タイヤ部	白塗り	白塗り
11. ナンバープレート	緑色円形	赤色円形
12. 煙室正面	銀色	銀色
13. 煙室側面	不変	前部が白
14. 蒸気溜め円筒部	緑	上下に細い白線
15. 後灯	取り外し	不変