



・信越本線 横川

車窓から見る横川機関庫。
車庫の裏面に、蒸気機関車
の煙の煤が残る。



・信越本線 横川

上野発柏崎行き普通第315
列車。子供達のにぎやかな
声が聞こえそう。

・信越本線

熊ノ平 — 横川

上野行き普通列車の車窓か
ら後方を見る。電化区間で
あるが、頭上に架線が無い。



・信越本線 熊ノ平 — 横川

明治のトンネルは断面が小さい。

急勾配の碓氷峠

高原の軽井沢から碓氷峠の麓の横川まで
一二・二km。高低差は五五〇m。この区間の
勾配は六〇%（パーミル）を優に越える。全
国各地の急勾配線は二〇〜三〇%程度で
あるから碓氷峠の特異性は際立っている。
このため軽井沢—横川間にアプト式鉄道
が採用された。所要時間は上り、下りとも
等しく、四五分位である。

軽井沢に到着した上り列車は、蒸気機関
車を解放。アプト式電気機関車を連結する。
横川方に三輛、軽井沢方に一輛、合計四輛。
坂の下の方に多くの機関車を付ける。
軽井沢を出発した上り列車は、少し走っ
たところで、ほとんど止まりそうになる位
の最徐行をする。機関車のピニオンギヤを
ラックレールにかみ合わせる。
ギヤがかみ合うと走行音が変わる。ゴト
ゴト、ゴツゴツと異様な感じ。
いくつものトンネルをくぐり、レンガ積
みのアーチ橋を渡って、急勾配を降りて行
く。車内の通路を歩くと、いかに大変な急
勾配であるか、体感できる。
四輛のすべての機関車に乗務員が乗り、
汽笛（ホイッスル）を頼りに、協調運転。
先頭の機関車の汽笛に呼応して他の機関車
が、次々と汽笛を鳴らす。スイスの登山鉄
道のように、汽笛の音階は機関車毎に少し
ずつ変えてあるので、四つの音色の汽笛が、
碓氷峠の山峡にひびき渡る。

（昭和三十七年）



・信越本線 横川

碓氷峠をめざして、走り去る柏崎行き普通列車。写真の3輛の電気機関車は、後部補助機関車。左奥の山は、小雨にけむる妙義山。



・信越本線 横川

横川—高崎は蒸気機関車の世界。季節運転の上野発長野行き準急行第1305列車「高原」が到着。

客車は欧風の軽量客車。

横川から高崎へ

上り列車が横川駅に着く。アプト式電気機関車は解放され、再び蒸気機関車が連結される。

停車時間が長いので、駅弁を買い求めるのに都合が良い。駅弁は幕の内弁当の他に釜めしがある。この当時から、「峠の釜めし」として有名となり、しばしば入手困難となるほどであった。益子焼の重い容器に、炊き込みご飯、その上に具が盛られ、容器の外に、香の物をセットした小箱が付く。価格は一二〇円。幕の内弁当よりも低い価格に設定してある。列車が動き出すと、売り子全員ホームに整列。帽子を取って列車を見送る。

横川を発った上り列車は奇怪な山容の妙義山を後にして、碓氷川に沿って勾配線を駆け下る。

スイッチバックの松井田を過ぎると平坦線となり、高崎に至る。

(昭和三十七年)

・高崎線

高崎—大宮

上野行き普通列車の車窓。桑畑と雑木林が続く。

・高崎線

高崎—大宮

大きな駅を通るとき、車窓に水に浮かぶ方式のガスホルダーが現われる。ガスの貯蔵量に応じて高さが変わる。

関東平野を走る

「関東と信越つなぐ高崎市」と、「上毛かるた」に在るように、高崎は二つの機関車と貨車操車場を擁する鉄道の要衝である。

高崎を発った高崎線の列車は平坦な関東平野（よく見ると多少の起伏はある）を快走する。早くから複線化、電化された高崎線は車輛も線路も東海道本線を彷彿とさせるものがある。

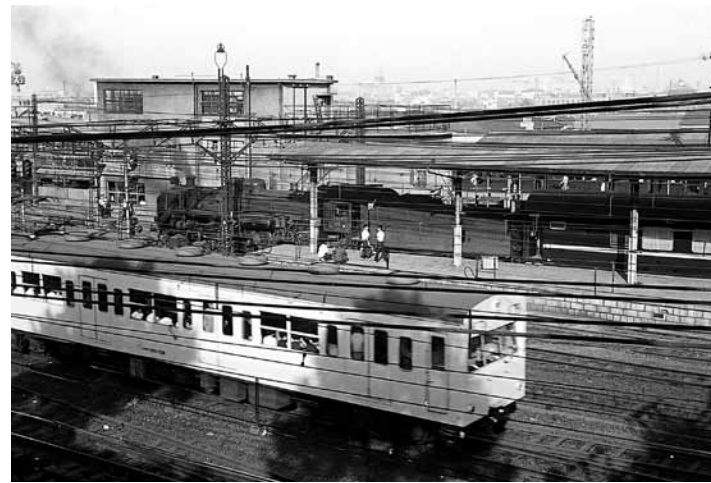
車窓の風景は桑畑、水田、雑木林が続き、夏なら緑一色。木立にかくれて農家が見えないほど緑が多い。

やがて東北本線と合流して大宮駅。その南には機関庫と広大な貨車操車場があり、数多くの入換用機関車が煙をあげている。これを過ぎると再び田園風景となる。川口あたりでは、車窓に流れる近景の雑木林の奥にある無線塔の列が、列車に付いて来るかのように見えるのが印象的。

鋳物工場の屋根と看板を見ながら荒川を渡る。

尾久の操車場に数多くの客車を見る。車内放送が終点上野に近づいた事を知らせる。

(昭和三十七年)



・上野駅

上野公園口から眺める。

停車中の汽車は北海道観光団体専用第1013列車。手前は山手線。明るい塗装色の新型電車は世間の注目を集めた。



・上野駅

上野までの長旅を終えた汽車は後進運転により、尾久に引き上げる。写真左奥には、ブドウ色の在来型の国電。

東京の北の玄関 上野駅

上野駅の正面玄関口または広小路口から入ると、そこは広いコンコース。奥に改札口があり、行き止まり式のホームには、出発を待つ汽車の後ろ姿がある。

見上げると猪熊弦一郎作の大きな壁画がある。多くの人々が行き交う広いコンコースは、どこか欧州のターミナル駅を想わせる。長旅の上り列車が到着。

「列車がよく停まってからお降りください。うえのゝ、うえのゝ……」

機関車は車止めの直前まで来て停まる。降車客の列が機関車の傍を通り過ぎる。石川啄木の「ふるさとの訛り懐かし……」の一節を思い出す。

天井の低い、タイル張りの通路を通過して、国電、常磐線の高い位置のホームへ。山手線、京浜東北線の電車と、青森方面の長距離列車が発着する光景は、別の駅のように雰囲気異なる。蒸気機関車、在来型の電車、新しい軽快な電車……。

東京オリンピックと東海道新幹線開業まであと二年。古いものと、新しいものと共存する上野駅である。（昭和三十七年）

東京都心で聞く汽笛

■東京駅

昭和三十六年三月まで、あの東京駅から大型蒸気機関車の引く客車列車が、一本だけ毎日出発していた。常磐線の平行き普通列車である。カメラを持って出かけたが撮り損ない、今もって残念である。

■常磐線 日暮里―上野

池袋、大塚から山手線の電車に乗って上野、東京方面に行くときは、日暮里で降りて、常磐線の上り列車を待った。国電区間の切符で、ちよつとだけ蒸気機関車の旅を楽しむことができた。（昭和三十六年）

■神田志乃多寿司

母に連れられて東北本線の列車から東海道本線の夜行列車に乗り継ぐとき、売店で神田志乃多寿司を買うのが常であった。かんぴょう入りののり巻きといなり寿司のシンプルなもの。（昭和三十年頃）その後半世紀以上経ったが、鈴木信太郎の絵をあしらった包装紙は今も変わらない。

・上野駅

青森行き急行第203列車「北上」。ホームには大勢の見送りの人々。上野を16時5分に出発。仙台着22時8分、盛岡着午前1時48分、終点青森着は朝6時3分である（昭和36年）。

・上野駅

水戸行き普通第439列車。八月。客車内は暑いが、走り出せば窓から風が入る。

