

沈陽蒸汽機車博物館訪問記

2004/12//26

無事、ガイドと会うことができたので駅ビルを入れ記念写真を撮り、2日後(12月28日)乗車予定の大連発赤峰行き夜行N154列車の切符を買いに沈陽駅にタクシーで向かった。(7:55)

中国はご存知のように発駅か通過駅でないと切符が購入できないためその駅に買いに行くしか方法がない。また、通過駅は発売枚数が少ないので取れない場合がある。しかし、年末は中国人にとっては普通の休日なので帰省客はなく切符は簡単に取ることができる。これが春節、黄金節、国慶節前後なら無理である。



沈陽駅は、北駅に対し、通称「南站(ナンジャン)」と呼ばれている。位置は北駅から4~5km離れておりタクシーで15分で到着した。(8:10)(14元) 運転手と交渉し、引き続き博物館まで送ってもらうことにした。

この沈陽(瀋陽)駅は、満鉄(南満州鉄道株式会社1906年設立1945年事業停止1957年清算)が1910年に建設したレンガ造りの奉天駅駅舎を今でも使っており歴史ある建物である。さしずめ東京丸の内の小型版といったところである。

駅舎右端に切符売り場があり、私が荷物番をし、ガイドに軟臥の切符2枚を買いにってもらった。車で待つこと10分で彼は戻ってきた。問題なく購入できたので一安心。新しい博物館にはみんな行ったことがなかった。

この時、私は2000年春に蘇家屯機務段横にあった陳列館に行ったことがあったのでそこにあると思い込んでいた。



タクシーを沈陽の南郊外へと走らせた。途中、巨大なスーパーマーケットがあったが閉鎖されていた。話を聞くと前沈陽市長が巨額の賄賂を貰うため大規模な開発を始めたが、額が大きすぎて発覚し、中断されたとのことであった。中国の官僚天国は年々ひどくなる。

半時間ほどで蘇家屯に到着。
機務段に向かった。
途中で国鉄の駅があったが、
以前は確か蘇家屯であったが、
なんと「沈陽南駅」と改名されて
ややっこしいことである。
機務段に到着(9:00)、
守衛室で陳列館の場所を聞くと
去年にすべて引っ越していった
との話。
ここにはもう一台も無いよ・・・！！
啞然！
調べて来れば良かった！
・・・後の祭りである。
場所を聞くとこれが



なんと沈陽の東外れの植物園の隣だという。信じるしかなく運転手に植物園に向かよう指示した。



植物園に行くには一旦、沈陽市内まで戻り、露天掘炭鉱で有名な撫順へ向かう道进行。約1時間の道程だそうだ。

来た道を引き返し、沈陽市内中央にある中山公園のロータリーを東にとり、更に半時間でようやく植物園に到着した。正門切符売場で蒸汽機車博物館の場所を聞くと北隣りとのこと。

更に500 m北へ。ようやく見つけた。

でかい建物である。

アプローチの上り坂は前日の雪が積もっていてタクシーは夏タイヤのためスリップしながら到着。時間はすでに10時半になっていた。よく調べてくれば良かったとつくづく反省する。



ひっそりとした入口で入場券20元を買い門の中へと入る。北京の鉄道博物館とまったく同じ値段である。これだけの設備を考えると仕方のないことではあるが、一般人民には気安く入れない値段である。

ラウンドハウス（扇形車庫）を形どった建物の外側中央にはターンテーブルならぬ中庭があり、そこに小さな機関車の像と記念碑が雪を被っていた。プレートには2003年8月8日とあった。



沈陽蒸汽機車博物館概要

2002年6月16日 建設開始

2003年8月8日 竣工

投資：1000万元（1億3000万円）

展示面積：7,000 m²

建築面積：11,300 m²

展示車輛：15輛

複製車輛：3輛



そして、建物右手の入口からドアを開け風よけの重い綿入りカーテンを押しよけの中に入る。入るとラウンドハウスの手前の部屋に通じている。そこには土産物が並んだ陳列ケースがあった。少し見ていると切符売場のスタッフが出てきたが買う素振りを見せないのもまた切符売場へ戻って行った。

販売されているものはバッジや模型などで以前、陳列館で販売されていたものと同じだった。



ラウンドハウスの1階に入る。

2階まですべてを吹き抜けにした高天井の下に静かに並んでいる。誰一人いない大空間は空気が凍りついていて非常に寒い。

鉄始動！。カメラと三脚を用意し、順番に撮影に入る。全部で15台、複製品も数台あり。北京の鉄道博物館と比較すると規模は1/4くらいであろうか。展示されている機関車は北京のほうが多いし、珍しい。



但し、北京にはない私が一番見たかった機関車がラウンドハウス中央に他の黒い機関車を一瞥するかのよう存在感のある輝きを放っていた。

パシナブルーと呼ばれる明るい青色の塗色で身を包んだパシナ751号機である。4年振りの再会である。2000年のときは蘇家屯陳列館の側線にボロボロに錆びついて放置されていた。



この機関車は1934年（昭和9年）川崎車輛製（C55が昭和10年）で当時、最高時速130kmで東北の大平原を走り、満州の象徴的存在だった「特急あじあ号」（1934年11月1日運転開始1943年2月末運休・大連～新京（長春）701km 8時間20分）の先頭に立った機関車である。それがどのように修理したのか新車のような輝きで鎮座ましている。

この機関車を見ることができただけでここに来る値打ちがある。もし、万が一これが有火であった

らと願うのは私だけではあるまい。

もう一台気になる機関車がある。

パシハと呼ばばいいのだろうか？ 851号機である。真っ黒なゲンコツのような顔立ちでパシナから少し離れて置かれている。この機関車は一体なんだろう。



その他に私の目当てはなかった。一通り写真を撮り、2階へ上がる。そこには色々な模型が展示されていたが、あまりの寒さにゆっくり見る余裕がなくすぐに部屋を後にした。

門外に出るとガイドと運転手は車の中で夢を見ていた。時間は11時40分

二人を起こし、沈陽へ戻り、鉄法へ向かうこととした。



鉄法へつづく

