

# 走れ思い出

## 山線軌道

》2《

山線に一般の乗客がたくさん乗り始めるようになったのは、昭和三、四年ぐらゐからです。切符は車掌が車内で切りましたが、それが有名な、裏に「生命の保

制動手、無人駅では駅員のかわり。線路のポイントを変えざるもありません。これは列車から飛び降り、走って行ってポイントを切り替える。ポイントは小さ

のなのです。雨が降るとレールがすべって車輪が空転するし、秋になると、落ち葉でまたすべる。

上りこう配は大変でした。ただでは効くはずがなく、焼けてしまっただけで大変な台車や客車のブレーキを使う。荷が重い時は台車のブレーキがついた側のデッキを合わせるように連結し

乗車券 山線が一般乗客を乗せ始めたのは大正十一年春から。乗車券はハガキよりやや小さい複写式のもので、その裏面に「この鉄道は資材輸送が目的で、万一の場合は人命の保証はしない」という内容が印刷されていた。後に乗車駅と降車駅にパンチを入れる方式となり「人命保証せず」の文章もなくなった。

### 上り坂では車掌が後押し



版画・能登正智さん(吉小牧市糸井389-9)

証は「山線」に記されておったのです。駅も六マイルや十マイル、湖畔などのものは、最初からあったものであります。

私は、昭和五、六年頃、車掌になりました。車掌の仕事というのはたくさんあって、操車係、切符切り、

この上手な操車係が、

支笏湖に向かう列車が荷が重くて蒸気が上がらず、上りこう配を上がり切れな

い時に、まず先に列車を降りて後押ししてやるのも車掌の仕事です。一人でも押しやる結構がうまい

### 下りは飛ぶような速さ

下りこう配はもっと大変で、下りこう配はもっと大変でした。こう配がきつから、列車は飛ぶようにスピードがつかう。機関車のブレーキ

けでした。

吉小牧市美園町三ノ三

嘉屋一雄さん七二談