走れ思い出 山線軌道

》6《

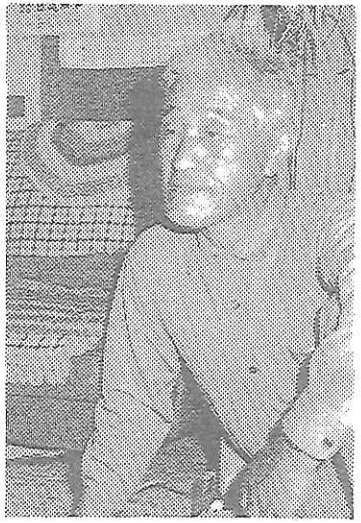
水を求めて来る乗客たち

私は、山線に入ったのは昭和十一年で、そう古くはないのですが、山線がなくなる昭和二十六年まで勤務していました。十ロメの駅などに勤務し、後に湖畔駅で山線での仕事を終えました。

嘉屋さんが話すのと同じように、十ロメの冬も厳しいものでした。除雪に泣かされ、滝ノ上に出かけていて雪の中を泳ぐようにして分岐点、十ルメへともどったこともありました。それにやはり飲料水を汲む場所がなかったので、水は機関車からもらい、貴重なものでした。しかし、その大切な水を、修学旅行の子供達が大勢「飲ませて下さい」と押しかけて来て、断るわけにもいかず、大弱りでした。また、最終列車を見送って夜、寝ていると、その最終に乗り遅れた人が線路づたいに歩いて来て戸をたたき、起こされるといったこともありました。

十ロメの駅舎は、住宅と一緒になっていて、台所が四畳半ぐらい、居間が八畳ぐらいだったと思います。十ロメには木材を集積して山線に積み込む土場があって、高木組の人たちが働いていました。土場は十ルメ半にもありました。土場はどこにでもつくれるものではなく、平たんな場所を選んでつくったようです。

ある時、その土場で少し過ごして、駅へ帰ろうと歩いていると、クマが線路を横切って行くのが見えた。それ以後四、五日の間、クマが出たら駅舎の屋根に逃げようとハシゴをかけておき、用心していたものです。クマと言えば、戦後も、ポイントのところにいたら送電線の上に登っていた人が「クマだァー」と叫んで教えてくれ、あわてて逃げ出したこともありました。



10マイル クマの出没に緊張

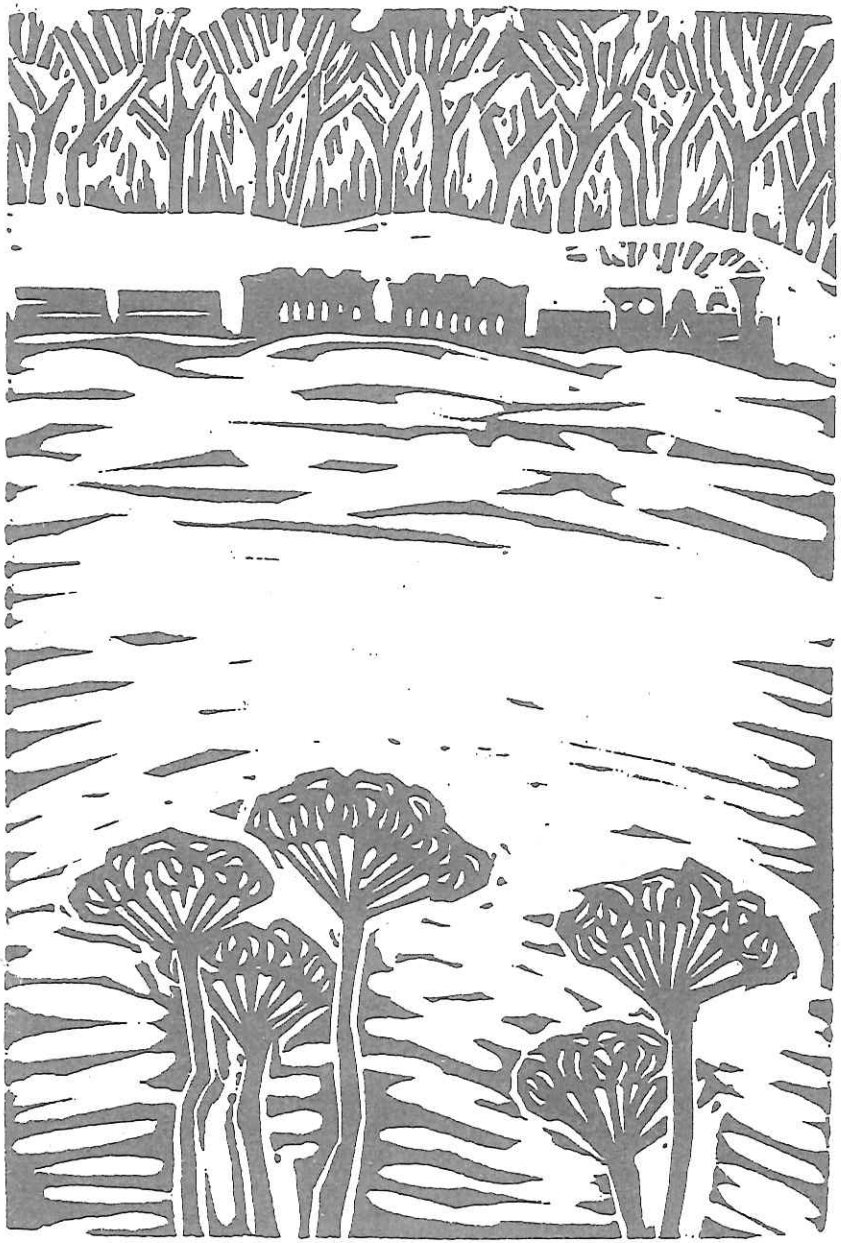
私は車掌もやったのです飛び降りて小用を足しても追いつけるほどノロノロしている」というのは誤りですね。その話を聞いて試した人が、何人も追いつけずに置き去りにされました。ノロノロ走るのは本当に急こう配のところだけです。

苫小牧市明野六六ノ三
斉藤正治さん(六七)談

メモ　列車事故

最初の人命事故が明治四十一年九月七日に発生。七ロメ付近のこう配で炭水車の水がなくなり停車した列車の、切り離した貨車が後ずさりを始め、苫小牧からの救援列車と衝突、死者を出した。最後の人命事故が昭和二十二年七月十四日に発生。暑さでレールが曲がったため脱線。大人一人子供二人が犠牲になった。

が、下りこう配のスピードといったら、本当に命をとられるのではないかと思いました。実際に、事故もありました。それと、「山線は



版画・能登正智さん（苫小牧市糸井389の9）―分岐点―