

巡検・セミナー開催のご案内

◆平成29年度第1回セミナー・巡検は11月11日(土)、土浦市立博物館で開催します。

日 時：平成29年11月11日(土) 9:45～

場 所：土浦市立博物館・視聴覚室(予定)

講 師：星埜由尚氏(当財団理事、元国土地理院長)

テーマ：近世日本図についての一私論

参加費：500円(入館料、資料等)

巡 検：昼食後、博物館見学、土浦市内巡検

締 切：11月6日(月) 午前中

電話、メール、Faxでお申し込み下さい。

平成29年度第1回セミナー・巡検は土浦市立博物館

で開催します。今回は「近世日本図についての一私論」と題して、星埜由尚氏の講演と博物館見学を行います。是非ご参加ください。

* * *

・9:10 土浦駅集合(上野発8:03、土浦着9:07が便利です)博物館まで徒歩15分(雨天の場合はバス)

・9:45～11:45 講演

・昼食・休憩

・13:00～14:30 博物館見学

・14:30～ 亀城公園・土浦市内ミニ巡検(雨天の場合はルートを短縮します)

参加者には参加案内葉書をお送りします。

展覧会情報

地図展50回記念「地図展2017南多摩50年の軌跡」

期 間 11月8日～11月14日

会 場 パルテノン多摩(多摩市)

電 話 042-375-1414

古絵図と錦絵で見る 東北・北海道の暮らしと風景

期 間 10月20日～11月21日

会 場 本間美術館(酒田市)

電 話 0234-24-4311

企画展 あなたの知らない古地図の世界

期 日 10月7日～12月10日

場 所 那須野が原博物館(那須塩原市)

電 話 0287-36-0949

奥会津の古文書—長谷部家文書の魅力—

期 間 9月11日～12月24日

会 場 福島県歴史資料館(福島市)

電 話 024-534-9193

mini地図NEWS

▶今いる場所の「地球の裏側」はどこ?

このまま真っすぐ地面を掘ったら、地球の裏側までたどり着けるんじゃないか?子供時代には、そんな純粋な疑問があったはず。

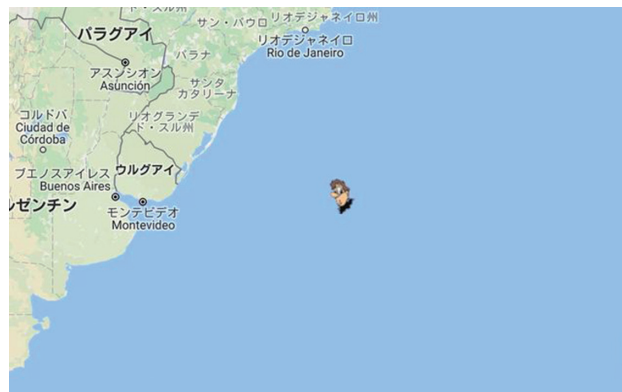


東京から真下に穴を掘っていくと...

WEBサイト「Antipodes」は緯度と経度を使い、今いる場所の「地球の裏側」がどこか割り出してくれます。この地図を開発した理由は簡単で、楽しく地理に興味を持ってもらいたかったそうです。(livedoor NEWS)

(URL <https://www.antipodesmap.com>)

地球の裏側に限らず、日本からの方位や距離など、地図だけでなく地球儀を使って世界を見ることも大切ですね。



なんと海の中...南米、ウルグアイ東方沖のようです。

地図 絡み

第68回 先見性見事な 山陽鉄道客車の三軸台車 (JR系台車前身雑系の話)

帝京大学理事 井口悦男

ICICニュース82号で、年代による食堂車の場合を例に、天井構造の相違につき、現在の丸屋根、一段形式に対する二段屋根を取りあげたが、今回はレールに接する車両を地面が支える側の車輪構造にあたる「台車」に触れてみる。

その台車には、現在、住友製をはじめ各社による、各車に前後一組、各二軸構成方式が基準である。いわゆるボギー台車による。結構大型で、ゆれの少ない安定した構造のものである。それに到達するまで、いろいろな形式が創造されてきたが、一応、ゆきつける涯にある陰の勇者と言える。それ以前の、第二次大戦後まででは、通常車両に比べ、特定の優等車両については、少しでもゆれを止め、乗り心地を改善するため、一軸を加え、三軸、計前後で六軸とする工夫を加えていた。そのためその台車の機械としての構造は、幅は広がり、かつ複雑化した。従い、その保守も較べて四軸車に対し、倍加していた。そのためもあってか、大戦後には通常型の二軸車の向上にまとめられて、三軸形式台車の方は更新した新形式には見られていない。過去の栄光を残すものになっている。すべて、二軸方式が支える現状にある。

その三軸台車をはいた車種には、前回取り上げた食堂車で代表されるほか、目立つ形式のいわゆる展望車(一等車)、そのほかにあまり目立たぬ鋌だらけの一等寝台車、そして一等車(外国人、世界一周観光汽船団体用)ぐらいであろうか。中でも団体用の方は、長引く戦時下、運用が限られたため、C51を先頭とする木造オール一等車列の特色ある姿は、それ以前に認められたので、現在ほぼ忘れられてしまったのだろうか。

上野駅の常磐線、水戸方面往復する列車の発着ホームを見下ろす、公園沿いに線路をまたぐ両大師橋周辺、国立博物館先の場所は、絶好の列車や電車見物地にあたるが、そこは車両による台車の相違を心ゆく迄見通せる所でもある。アメリカ由来のボールドウィン型の木造車に、ドイツ様式のゲルリッツ形式をはく鋼鉄車もあることを知ったのも、ここでのことであった。

機関車も通常の常磐線用C57に対し、稀れに、他所から借りたC51がいたり、成田線用8620からC58への変化を教えられたのも、ここからであった。夕方の列車に、取手から常総鉄道線に乗入れる通勤用二両の木造車があることにも気付いたりもした。興味が向いていなければ、何のこともないが、二軸対三軸相違点の事にも結びつく。技術変化の存在も気付かれる。単純には移行していない。



復活特急「へいわ」の一等展望車マイテ39型。三軸台車が特徴。©奥野利夫氏、撮影：京都駅1949年(HP:国鉄型車両ファイルより)。

そう言えば、明治30年代、瀬戸内海域で開業した、現在の山陽本線前身にあたる山陽鉄道では、社長の新進意欲から当初から寝台(一等、当時としては破格)を官設線より少々先に準備していることで有名であるが、その事実以上に大いに注目すべき鉄道技術方式としては、各客車を、三軸台車でそろえている点にある。もちろん簡単な形式にすぎなかったが、その先見性群を抜く。当時の線路、レールの土台構成は薄くて、どうしても凹凸が含まれることと、それによる振動を減らす、双方の目的からの採用と見られる。レールの弱点をあらかじめ承知して、対応させた所である。逆転の発想に外ならない。見事である。優等車に限定した当時の一般的方策からは踏み切れない決断であろう。第二次大戦後に国鉄でようやく可能となった振動、脱線、防止策の存在を知らせる。損して得取れの実例である。それにしても、当時のレールは貧弱かつ上下していたのだろうか。

引き合いに忘れられないのは、昭和8年開業の戦前、東京最後の路線、現京王井の頭線、当時の帝都電鉄線は、車両は製造会社により、周辺路線から離れているため、一番近代的構造を誇っていたが、対する路線と駅には、最低の費用を当てなかったとしか考えられない状況にあった。今から及びもつかない上下波打つレール面が続くばかりで、次々と現れるのは最低施設、これも風の吹けるばかりの小さな木柵改札口しか存在しない青空天井の土を固めたホーム駅と言う路線。永福町にあった車庫は、なんと飛行機の格納庫の転用物。そのせいか、大きな弓なりの天井裏を持つ車庫として異容。これが災いして、アメリカ兵に襲われ、全焼し、数両しか残らぬという、他庫には生じなかった損害を生じた。おかげで井の頭線では、戦後、自前車両が生産されるまで、東横線や小田急線転用車に僅かな無傷車ですごし、しばらくして焼失復旧車を加えてまかなう情けないマゼコゼ状況ですごし、現在の快速を含む、滑るようなレール面に、整備された各駅のたたずまいには、ほぼ統一されたコルゲート様式、色彩管理も含めて昔日の面影なしである。少々付け加える。

(2017.10.18)