



図1 ヒジャーズ鉄道ワディ・ラム駅（ヨルダン）の日本車輌製造（株）製のS L



図2 蒸気機関車に残っている日本車輌製造（株）の製造銘板

この数年、ヨルダンの沙漠に  
出かけているが、今年（201  
7年）は春と夏に行くことがで  
きた。今年のヨルダン行では、  
沙漠を南北に走るヒジャーズ

(Hejaz) 鉄道沿いの地域が対象となり、停車場に立ち寄ることもあった。現在、ヒジャーズ鉄道は余り稼働していないが、停車場の引き込み線には、それ

なりに鉄道車輛が待機している。いやむしろ、放置されていると言つたほうが良いかもしない。筆者は、20年ほど前に日本製のSL（蒸気機関車）がヒジャー

# 牛木久雄 (会員)

狙つて停車場に立ち寄り、留め置き車輛を見て回るようとした。その結果、日本製のSLと貨車が沙漠の線路に残されていることを確認した。その時に撮った写真の幾つかを本稿で示し、それらの車輛が遠い沙漠に来て、今日に至った事情や現地の背景を紹介しようと思う。

ス鉄道で使  
われて いる  
ことを 知り、  
その 実物を  
首都 アンマ  
ンの 中央駅

アラビアの鉄道について知っている会員は少ないとと思うが、アラビアでは、19世紀末から20世紀にかけて、多くの鉄道が建設され、ヨーロッパ植民地主義が衝突した。

で確認した  
ことがあつたので、沙漠の停車場にも残つて  
いるのではなか  
ないかと思つ  
ていた。  
そんな期待もあつて、  
日程の隙を

ドイツ帝国とオスマントルコ帝国の覇権戦略（3B政策）は、ベルリンからビザンチウム（イスタンブール）を経てバグダードに至る鉄道を建設し、大英帝国はケープタウンからカイロを経て、カルカッタ（コルコタ）まで鉄道を延伸させる覇権戦略（3C政策）を進めた。このように鉄道によって、両者は覇権争いの刃を、アラビアの中核地

一、ヒジャーズ鉄道

域で切り結んだ。その熱い争いの現場は、イラクのバグダードであり、シリアのダマスカスであり、パレスチナのエルサレムであり、エジプトのカイロであつた。多くの鉄道路線が、その後の政治の嵐（中東紛争）の中で、切斷され、廃絶されることになつたが、これらの都市には、依然として現在もその一部が残されている。すっかり影が薄くなつたものもあるが、エルサレムのように技術刷新で現代の交通需要に応えているものもある。

ヒジャーズ鉄道というのはシリヤのダマスカスからサウジアラビアのマディーナ（メジナ）Madinahまでの鉄路で、かつては、聖地メッカ Makkahに向かう巡礼者の最新の交通機関であった。この鉄道によって、從来ダマスカスから1か月以上のキャラバンを必要とした巡礼旅が、わずか4日に短縮され、同時に多くの危険も回避された。

この鉄道計画は、オスマントルコ皇帝アブドル・ハミド二世が、その治世25年を記念して1

900年に開始され、前述のように、メッカ巡礼の旅程短縮と安全向上を目指したものであつた。その建設資金は全額回教徒からのものでなくてはならないとし、皇帝や国庫からの拠金に加え、帝国内外の全回教徒からの献金や、国内の学童からの寄付によつて賄われた。

鉄道建設は、1901年に開始され、1908年に竣工したが、学童からの寄付が強制的であつたとか、枕木の用材を沿線地域から調達し、その結果、希少な森林資源に甚大な被害をもたらしたとか、芳しくない話が現地では現在でも語り継がれている。

この鉄道の特徴の第一は、そこ向かう巡礼者の最新の交通機関の軌道幅（軌間）が、1米5センチ（1050mm）であることである。建設当時、トルコ帝国本土からの本線は未だダマスカスまで届いていなかつたが、本線は、いわゆる標準軌道（軌間1435mm）であった。しかし、ダマスカスからのヒジャーズ鉄道は、前述の特殊軌間を探つた

ため、本線からの列車は、ダマスカスで車台を替えないと、そこから先の運行ができないことになった。この不便さは、鉄道が延伸され、ヨーロッパから異教徒勢力が進出しても、イスラム聖地には直行できないようになると、そのために選択だったと伝えられている。ヒジャーズ鉄道を聖都メッカに到達させず、あと400kmを残して、古都マディーナ止まりとしたのは、同じ理由からだという説もある。なお、ダマスカスからマディーナまでの総路線長は、1320・5kmであった。

ヒジャーズ鉄道の建設は、ドイツ人技師長の下でおこなわれた。その結果、駅舎や付属施設は、ドイツ風のものが多いと言われている。ヨルダン国内の駅舎は、どこかヨーロッパ風であり、しかも、聞いてみると、鉄道開通以来の建築物だとのことで、その頑強さは、ドイツ式ながらではのものではないかと思われるまでは、ローマ遺跡に取りついた寒村であったが、丁度地形構造物が建設されることになった。それが切掛けで、アンマンで

は、その後の発展につながる人物の動きが始まつたと言われている。現在のアンマンは人口400万を超す大都会である。ヒジャーズ鉄道は、開通後10年を待たずに、第一次世界大戦の戦場となつた。デイビッド・リーン監督の名画「アラビアのロレンス」には、どのようにして英・アラブのゲリラが鉄道を破壊し、オスマントルコの覇権をアラビアから駆逐していくかが描かれている。破壊活動によつてヒジャーズ鉄道は、1917年初頭、遂にヨルダンとサウジアラビアの区間が断絶してしまつた。その後サウジアラビア領内の路線は復旧することなく、現在に至つている。鉄路爆破で脱線転覆した列車の残骸や、路線断絶の結果線路に取り残されたSLを、百年の歳月を経た

今日でも見ることができる。

ヒジャーズ鉄道は、世界屈指の由緒ある鉄道であるが、その鉄路を、日本製のSLが走っていたというのは、鉄道ファンのみならず、多くの人々の関心を呼ぶ史実であろう。

## 二、日本製SL

日本製のSLがヨルダンで稼働中だと聞いたのは、全く偶然

だった。

今から丁度20年前に、アンマンで2か月仕事をしたことがあります。その余暇に、イギリス人が中心となって開催していた考古学同好会に出たことがあった。筆者が参加した時の話題はヒジャーズ鉄道であった。そして、当時稼働していたSLの中に、ドイツ製やベルギー製とともに、日本製も存在することを知った。



図3 ヒジャーズ鉄道 カトラーナ (Qatrana) 駅



図4 ワディ・ラム (Wadi Rum) 沙漠

数日後、同好会で教えて貰つた情報を頼りにアンマン駅に行つてみた。駅で案内された整備工場の中に、その日本製SLがあり、日本車輌製造（株）の銘板が張り付けられていた。日本製SLは間近に迫った観光シーズンに備えて整備中とのことで、ペンキも塗られ、大事に使われていることが察せられた。大変印象深かったのは、SLの他に日本製のタンク車も何輛か引き込み線に停まっている。何でいたことかある。どこか、他の車輌とは違う車両気だつたので、作業員に聞いたところ、日本製だと

①日本製のSLは、1959年に、アメリカの援助として5輛が導入されたが、元々はタイ国が製造された15輛のうちの壳れ残りであった。タイ国の軌間は1000mmだったが、1050mm用に調整された。

②このSLの形式は2-C-1形テンダ機80形と言って、動輪が3対あるCタイプである。ボイラーラーは石炭焼きではなく、燃油焼きになっている。80形のために、5輛のSLには、アラビア文字で81、82、…、85と番号が振られていた。

③この5輛と同時に、日本車輌製造（株）からは、25輛のタンク車も納入されていた。

筆者がアンマン駅を訪ねた時のことである。日本製だと

つた。文化というのは、直感に訴えるものなのだ。

同好会から紹介された文献や、その後自分で集めた資料を読むと、以下の事実が分かった。

された1輢の他は、それぞれ大学で展示されたり、地方の操車場に留め置かれたりしているとのことであった。

今年、ワディ・ラム駅で見た日本製SLは、客車も連結された列車編成になっていたが、それは、以前に聞いた観光SLだったのかもしれない。暑い夏が終わり、沙漠の観光シーズンが始まると、アラビアのロレンスが活躍した往時を追体験する人気のツアーガ、ワディ・ラム沙漠を訪れる人々に用意された。ツアーパーは、SL列車で沙漠に乗り込み、その列車を地元の遊牧民が襲撃するというアトラクションがあるのだそうである。日本製のSLは、その人気者になつてているという訳である。

2008年は、日本製SLがヒジャーズ鉄道を走り始めて丁度50年目であったから、日本からの観光客誘致の目玉として、この沙漠鉄道ツアーガ話題になるのではないかと期待していた。だが、残念ながら不発に終わった。

春のダマスカスからアンマンのツアーハ、前項で触れた沙漠ツアーハに加えて、大いに魅力的である。

ヒジャーズ鉄道には、他にも

幾つかの支線が建設されている。現在稼働しているのは、南

### 三、ヒジャーズ鉄道沿線の観光

シリア内戦以前、ヒジャーズ鉄道は、毎週一便の貨客列車をシリアのダマスカスとヨルダンのアンマンの間に走らせていた。シリア内戦の結果、始発のダマスカスは、観光どころの騒ぎではなくたが、ダマスカスからアンマンまでの沿線は、地形の変化も豊かで、車窓からの景色は大いに目を楽しませてくれる。特に春先の景色が素晴らしい。草原や農地は萌え立つ緑と花咲く草木でひと時のパラダイスとなる。その中をSLに引かれた列車が走るのである。特にこの時期には、レバノン国境の山々が残雪で白く輝いている。

ダマスカスから地中海岸のベイルートまでの支線は、ダマスカスを出ると、アンチレバノン山脈を越え、ベカア高原を貫き、更に標高1400米まで登つてレバノン山脈を越し、ベイルートに下るという山岳鉄道である。一方、ヨルダン国境のダラアからハイファへの支線は、トルンスヨルダンのヤルムーク峡谷をたどつてヨルダン渓谷のガリラヤ湖に下り、海拔マイナス200米地帯を横切つて、カルメルに上り地中海岸の海港ハイファに至る峡谷鉄道である。

下して、紅海のアカバ港に出るものだけである。この支線は、本線沿線で採掘される燐灰石の積み出しや、同じく沿線で生産されるセメントの積み出しのための産業鉄道である。

アカバへの支線開設は1975年だが、これより遙か以前に、レバノンのベイルートへの支線とパレスチナ・イスラエルのハイファへの支線が開設され稼働していた。

ダマスカスから地中海岸のベイルートまでの支線は、ダマスカスを出ると、アンチレバノン山脈を越え、ベカア高原を貫き、更に標高1400米まで登つてレバノン山脈を越し、ベイルートに下るという山岳鉄道である。

ヨルダンの他にも、日本製のSLが、思いも掛けないところ

で活躍をしていたかもしれない。あるいは、しているかもしない。

日本からの製品や機材が、生産国の我々が知らないところで、何か重要な局面に関り、その機能によって重要な役割を果たしていることを、日本製SLは示しているようだ。

ヒジャーズ鉄道には、他にも幾つかの支線が建設されている。現在稼働しているのは、南

在稼働しておらず、現地の困難な政情を反映する現場となつて

いる。しかしながら、その沿線は険しい地形が織りなす絶景の地であり、歴史に残る多くの名跡に恵まれた地域である。地域紛争がなければ、どれほどの観光価値があるかは、誰にとっても明々白々である。