

ドイツの車窓から

松崎 武志

8月にドイツへ行く機会があり、新幹線に乗車してきた。ミュンヘンからニュルンベルグまでの1時間ほどだったが、貴重な経験だった。

ドイツは各都市間を長距離列車が結び、都市ごとに地下鉄や路面電車が整備されている。ドイツ国内の高速列車はIC (InterCity) と呼ばれるが、その最高速列車が、今回乗車したICE (InterCityExpress) と呼ばれる新幹線で、ドイツ語読みでは「イー・ツェー・エー」と発音する。

8時半過ぎにミュンヘン駅に着いたが、ドイツの鉄道の駅には改札が無いので、しばらく歩くと、いつの間にはホームに出ていた。ホームには急行列車や特急列車と並んで、9:00 発のICE3 が停まっていた。車両には1および2という数字が書かれており、号車番号かと思いきや、ほとんどの車両に2と書かれている。中の設備を窓越しに眺めると、それは1等車、2等車だと気づいた。やがて発車間際になると、ドアを1つだけ開け、客にそこから乗るように案内していた。



私が乗るミュンヘン9:15 発のICEは23番線に停車していて、ブレーメン行きとハンブルグ行きが併結されていた。ICE3ではなく、一つ前の形式のICE2であった。



私の指定席は33号車なので、ホームの先端に向かって歩いていった。33号車といってもやたら編成が長

い訳ではなく、ブレーメン行きは 21 号車から、ハンブルグ行きは 31 号車から、という形で分かれているようで、やがて 2 編成の連結部分が見えてきた。

各車両のドア付近にある、号車番号や停車駅が表示されている液晶画面を眺めていると、いつの間にか発車時刻になったようで、発車ベルもなく突然ドアが閉まり、ICE は音もなく動き出した。



ICE は在来線と同じ軌道を走行している。動力車が客車を牽引しており、ミュンヘンを出てしばらくは時速 160km 程度で走行していたが、30 分ほど走行しているうちに、時速 240km まで加速した。

この日は生憎のお天気で、にわか雨が降っていた。車窓からは果てしなく続く穀倉地帯や並行している高速道路の Auto Bahn (アウトバーン) が見えた。やがて森林地帯を抜けると都市の風景が戻ってきて、まもなく下車駅のニュルンベルグに、定刻通りの 10:23 に到着した。



わずか 1 時間ほどの乗車だったが、海外で新幹線に乗ったのは初めてだったので、とても新鮮だった。車内で改札にやってきた車掌に切符を見せた時は緊張したが、「Have a nice trip!」と言われ、晴れやかな気持ちになった。

その 4 日後にワイマールを訪れた際、滞在したホテルが駅の近くだったため、ワイマール駅に足を運んでみた。ミュンヘン中央駅と比べると規模は小さいが、それでもお洒落な駅舎だった。時刻表は反転フラップ式だったが、見ると ICE の表示があった。ちなみに RE は快速列車、RB は普通列車を意味している。

ワイマールは旧東ドイツ地域だが、ここにも ICE がやってきていた。日本は島国とはいえ、まだ新幹線で全国各地にたどり着くことができない。東西ドイツ統一後 19 年を経て、全土が ICE でつながっているドイツを羨ましく思った。

Departure		Abfahrt		Depart	
Zeit	Zuglauf	Ziel		Gleis	Hinweis
19 40	RB Erfurt	EISENACH		3	
19 49	ICE Leipzig	BERLIN GESUNDBR.		2	
19 52	RE	ERFURT		4	
20 06	RE Jena Gera	ALTENBURG		2	
20 15	ICE Erfurt	FRANKFURT (M)		3	



旅行・鉄道研究部の部長は、高学祭後の11月に選挙によって決まっている。中一から高1までの部員全員が候補者となり、少数得票者を除外しながら過半数を超える得票部員が出るまで投票を繰り返すという、いわばオリンピックの候補地を決めるIOCの投票方式を採用している。この方式はまだ部員が少なかった頃に確立されたものなので、現在のように人数の多い学年が存在すると組織票が発生し、選挙時点での最高学年である高1から部長が選出されないことがある。

現高3も部員が少なかったこともあり、部長には選ばれなかった。しかし2名とも部に対してとても貢献してくれた。1人は車庫見学の実現に向けて尽力してくれた。もう1人は他の部と掛け持ちしながらも、引退まで部に参加してくれた。

昨年の3月に卒業した部員達は、進学先でも鉄道研究部に参加し、あまり積極的では無かったサークルを活性化させたという。君たちも卒業後はそれぞれの大学で、旅行や鉄道の研究に励んでほしい。