

「オリエント急行」に魅せられて

小笠原 憲 生

2005 年(平成 17 年) 6 月から 5 年間、JR 北海道函館支社に勤務し、2 年目の平成 18 年度から、『オリエント急行』、その言葉の中に含まれるロマンに誘われるまま、豪華列車の旅を計画いたしました。多くのお客様にご参加をいただきましたが、皆様には十分楽しんでいただいたものと思います。

アガサ・クリスティの推理小説『オリエント急行の殺人』(Murder on the Orient Express)に代表される、この豪華列車は 20 世紀中盤、歴史の中で多くの場面に遭遇し、“重要な演出”に一役買うことになりました。

※ 重要な演出とは？

1918 年 11 月 7 日：パリ郊外のコンピエーニュの森におかれていたオリエント急行「第 2419 号」は、第一次世界大戦の西部連合軍の作戦本部として使用されていた。この日、この車両は大戦の休戦協定調印の場となり、休戦を求める独代表団を迎える。

1940 年 6 月 22 日、第二次世界大戦では、今度は仏が独に降伏し、勝ち誇ったヒットラーの提示した降伏文書に仏代表が署名させられたという因縁(ヒットラーは第一次大戦の屈辱を受け止め、再びコンピエーニュの森に置かれた全く同じ車両「第 2419 号」にての署名を企みました)。

：「オリエント急行の時代」平井正著(中公新書)より(オリエント急行は 1883 年 10 月 4 日に開通記念を迎えました。この本の表紙の副題に、「1883 年、世界はまだ〈憧れ〉に満ちあふれていた」と書かれています)

『オリエント急行』は『動くホテル』と称されるように優雅で気品に満ち溢れており、その列車内での「時の流れ」・「ひととき」・「その空間」は時代の経過にも関わらず“頑固”なまでにその信念を貫き続けておりました。

この 5 年間で「豪華列車の旅」を計画した区間は

- ①ヴェニス～プラハ(VSOE)
- ②シンガポール～バンコク(E&O)
- ③ロンドン(ビクトリア)～バース(British Pullman)
- ④ブダペスト～パリ(VSOE)

因みに

(VSOE)：Venice Simplon Orient Express
(E&O)：Eastern & Oriental Express

そして昨年 9 月には 5 回目として、年に一度だけ運行するイスタンブール発ブダペスト行(VSOE)を選定し、新幹線では味わうことができない“時”の流れ、優雅さを“再々度”感じてまいりました。

また、“更なる喜びの一つ”として、その旅毎にご参加をいただきましたお客様(延 100 名様)の皆様と数年来の友人のようなお付き合いをさせていただいていることがあげられます。

「今までの人生は何であったのか？」

旧国鉄本社の技術開発室において新幹線速度向上試験(1985 年(昭和 60 年)、東北新幹線上野開業に合わせた 240 km/h 化のための試験)を、また宮崎の「リニア実験線」に於いて 500 km/h を目指し、種々試験を担当してきた者として、この「オリエント急行」の旅を計画・参加し、人生観が変わるほどゆったりとした味わいを感じることができました(今まで大それた人生観など持ち合わせてはおりませんが！)。

勿論、“鉄道”も交通手段ですから到達時分の短縮を目指すために速度向上はまさに「宿命」といえるでしょう。「新幹線」はその宿命を追い求め、その結果、1964 年(昭和 39 年)、東京五輪にあわせた東海道新幹線開業以来、山陽新幹線岡山開業、「ひかりは西

へ」の合言葉に1975年(昭和50年)博多開業、1982年(昭和57年)東北・上越新幹線開業、その後、長野五輪には長野新幹線、東北新幹線の八戸開業、鹿児島中央～新八代間の九州新幹線等々、日本の国全体に大きな足跡を残し、日本経済の発展に「大きく貢献」、更には何よりも世界中に高速鉄道の必要性を再認識させる「大きなターニングポイント」となりました。そして今年12月、東北新幹線新青森開業を迎え、更に5年後“北海道新幹線”が新函館(仮称)までまいります。“新幹線の使命”は現在、未来にわたっても変わるものではなく“日本の骨格、背骨”として、“九州～「札幌」”まで一刻も早い整備が望まれるところです。しかしながら、「交通手段において新幹線の“ハード”そのものが全てではない」と、「新幹線のスピード、そして北海道新幹線“札幌延伸”は“絶対必要”であるけれども、それだけでは十分でない」と感じさせてくれたのも、この「オリエント急行」の旅であったと思います(新幹線は、単に目的地へお届けする手段ばかりではなく、その間の時の過ごし方をどうするか?そして、新幹線を利用して到着したお客様を迎える目的地自体《行政も地域住民も》も、他にはない特色、魅力のある街作りに努める“工夫、企て”が大切で、“ハード・ソフト”両輪のバランスが求められます)。

オリエント急行に乗車し、その移動空間における“時間”の楽しみ方、車窓から広がる風景、車内での同乗者との会話(勿論、外国の方?との)、ロビーカー等での音楽の楽しみ、客室乗務員の溢れんばかりの笑顔、レストランでの2時間にわたる“フルコース”、そして何と申しても“ワイン”等のお酒でしょうか?その空間での出来事が、忙しい昨今の世界からタイムスリップしたかのような錯覚すら覚えます。

人間はすべからく“アナログ”です。デジタル、デジタルと叫ばれたこの世から隔離されているこの“オリエント急行の世界”。一度、その魅力にとりつかれた私は、まさしく“オリエント急行”の「虜」になってしまいました。

現在運行されている中で、まだ「未踏破の行路」は、概ねヴェニスからアルプスを横目にパリまでで、65歳以降“「自由人」”となった暁には、是が非でも

挑戦いたしたいと考えています。

「痒いところに手が届くサービスではなく、痒そうなところに手が届くサービスの極意」を求めて!

“究極の癒しの空間”を求めて……!

ここで、各旅行でのコメントを記します。「言葉で表現することは難しい」まさに、「Beyond Expression」ですので、ほんの一面をご紹介いたします。なかなか素晴らしさを表現できません。

①ヴェニス～プラハ(VSOE) 2006年(平成18年)4月 VENICE(S.LUCIA)～WIEN(WEST)～ PRAHA(HLAVNÍNÁDORAZÍ:中央駅の意)

・他のOrient Express同様、専用受付にてチェックインを行い、乗車まで待合室にて待機(写真1)。ホーム上では客室乗務員と一緒に写真を撮る方、先頭まで行き牽引車両をカメラに納める方等々。なお、スーツケースは乗車時に別の場所に預けるため、終着まで必要な身支度品、携行品、更には、dinner(夕食)は正装(男はタキシード、最低限スーツに当然ネクタイ、女性はドレス)ですので、その用意をする必要があります。後述の(E&O)の際、和服を召された女性のお客様がいらして、多くの外国の方から一緒に写真におさまってほしい旨、リクエストをされていました。和服の素晴らしい点、外国にも十分通用する点を再認識しました(和服を持参された方は大変だったと思います)。



写真1 VENICE (S.LUCIA駅での受付)



写真2 車内(廊下)



写真4 薪ストーブ(給湯ボイラー)



写真3 朝食

- ・成田からミラノまで10数時間、更にミラノからヴェニスまで移動して、これから約丸一日、列車に乗り続けるという点だけを考え、当初は閉口した方も多かったようですが、前述のようにゆっくりとした“時”の流れを噛みしめていく中で“心の中に変化”が生じ始めました。
- ・オリエント急行共通ではありますが、列車内にMail Boxがあり、切手を貼付せずとも葉書を全世界へ配達していただけます。因みに欧州列車の消印はLONDON、後述のE&OはSINGAPOLE。
- ・朝食前、というより夜明け過ぎ、列車内にてパンが焼かれ、食堂車のテーブル上に山のように積まれていました。香ばしい香り、ふかふかでできたてのパンを私たちはいただくことになります。
- ・(VSOE)は次のような編成です。
機関車、寝台車11両、食堂車3両、ロビーカー1両、スタッフ車両2両、計18両(食堂車の定員はおよそ30名、2回転で1編成の乗客180

名ほどの胃袋を満足させます)。車内にシャワー設備はなし。トイレは各車両に1カ所。給湯は薪ストーブによるボイラーでした(写真4)。客室内に洗面所(顔を洗うのみ)はありますが、空調はなく、小さな扇風機があるのみ。

- ・列車内にはOrient Express GOODS販売の店もあり、“VSOE”のロゴが入るだけで高価ですが、



写真5 オリент急行内のグッズ販売のお店



Price : £24.00

Price : £50.00

写真6 キーホルダー

それだけで“存在感”があります(写真 5、6)。

- ・食堂車のテーブルにおいてあるグラス同志が列車のかすかな振動で触れ合う際に奏でる音色は、また格別で、時には風鈴のような音色ともなります。食事の最中、グラスの水が少なくなりかけてきた際のウェイターの対応は機敏でありました。
- ・2006 年(平成 18 年)春、欧州は大雨の影響で所定の線路を走行できず、ウィーンから迂回路を経由してプラハへ(ČESKÉ BUDĚJOVICE, PLZEŇ を経由)。迂回運転にも拘わらず、この列車を撮影しようと沿線にマニア出没。世界は広い。至る所に鉄道マニアは存在します！
- ・プラハ下車時に一人あたり 30 € をチップとして客室乗務員へ手渡す。満足のいく、納得のいく列車での一日、ほとんどの方が、降りたくなかった。そのまま、旅を続けたかった。というのが、本音でしょう！(実はこの列車、プラハに 2 泊してパリに向け出発します。プラハでの宿泊は別としても、そのまま列車の旅にてパリに向かう行程の設定を行えばよかったと思います。私たちはプラハに 3 泊して、??なる飛行機でパリへ。当時、1 € は 160 ~ 170 円。しかし、プラハの街自身とても素晴らしく、ビールもワインも美味でプラハ 3 泊も良！とします)。

②シンガポール～バンコク(E&O) 2006 年(平成 18 年) 11 月

SINGAPOLE ~ KUALA LUMPUR ~ BUTTERWORTH ~ BANGKOK

- ・SINGAPOLE 出発時、線路はマレーシアが管理しており、SINGAPOLE 出発時にマレーシア入国手続きを行い、出発後しばらくした後に下車、WOODLANDS にて SINGAPOLE の出国手続き。
- ・欧州の線路とは異なり線路の幅は 1,067 mm。これは日本の在来線と同じ。線路の保守状態が非常によくなく、食事時はグラスを押さえるほど(後述のようにどうせ定時運行していないのなら食事時くらい速度低下をお願いしたい！)。
- ・客車は日本の H 社製。各個室毎に空調、トイレ、



写真7 個室トイレとシャワー室(E&O)

さらにシャワー室も設備。欧州は湿度が低く、乾燥しているが、この線区は蒸し暑く、またこの方向(SINGAPOLE → BANGKOK)では車内で連泊するため、この設備は必須です(写真 7)。

- ・途中の運行は非常にいい加減で、定時に到着することはありえないとの由(BANGKOK 到着時の現地ガイドンス曰く)。ただし、途中の湖付近で停車したため、何事かと思いきや、その場所での朝陽が綺麗で撮影に絶好の場所であったため、“停車してあげよう”との、特別のサービスを私たち同行者に対して行ったとの話を聞いて唖然とした(カラーグラビア参照！ 日本ではとても考えられない)。
- ・途中、ペナン島ではトライショー(3 人乗の人力車)にて島内を周遊。また、戦場にかける橋で有名なクワイ川では筏？船？による川下りも体験。戦争で亡くなった方(主にイギリス人?)の墓も参拝。
- ・タイに近づき、車内ではフルーツタイム、更にはタイの踊りもロビー室内で披露された(カラーグラビア参照)。
- ・なお、列車内のシャンプー石けん等々は“BVLGARI”で、許可を得て家へ持ち帰った際、然るべくお土産よりもこちらの方が気に入られた(然るべくお土産の方が、とてつもなく高価なのに！)。
- ・(E&O)は次のような編成である。
機関車、電源車、寝台車 13 両、食堂車 2 両、ロビーカー等(展望車含む)3 両、スタッフ車両 2 両、

計 22 両。足揉みマッサージも行われていた。下車時、30 \$ のチップを支払う。

③ロンドン(ビクトリア) ～バース(British Pullman) LONDON(VICTORIA)～BATH SPA

日帰りの列車、2007 年(平成 19 年) 7 月

なお、BATH はそのスペルの通り、“お風呂”の由来の街で、世界遺産である。全て座席で、昼食、夕食をその車両にて。

- ・湖水地方の「レイクサイド ハヴァースウェイト鉄道」、ウェールズの「スノードン登山鉄道」の保存鉄道も楽しむ。
- ・British Pullman の編成は 11 両の客車、1 両の荷物車、そして当日、途中駅の WESTBURY まで SL が牽引(写真 8)。その後、ジーゼル機関車が牽引。世界遺産の街まで SL は入れないとの由。下車時のチップは 5 €。

④ブダペスト～パリ(VSOE) 2008 年(平成 20 年) 5 月

BUDAPEST (NYUGATI : 西駅の意) ～ WIEN (WEST) ～

PARIS (GARE DE L'EST : 東駅の意)

“ドナウの真珠”と呼ばれている BUDAPEST に 4 泊。BUDA 側の登山鉄道、さらには運転士以外の運営を子供たち(中学生か?)が行っている子供鉄道に乗車。

- ・実は 2008 年(平成 20 年)秋に、⑤の(VSOE)乗車を目論み、年明け早々の申し込みでも可能かと

甘い考えで望んだが、発売と同時に売り切れとの由。今回 BUDAPEST (NYUGATI) で Orient Express に乗車の際、マネージャーと会い、来年⑤の予約を依頼した。人気商品のため確約はできないが…とのことではあったが、8 室の確保が可能となった。

⑤イスタンブール～ブダペスト(VSOE)

ISTANBUL(SIRKECI)～BUCHAREST(NORD)～
BUDAPEST (NYUGATI)

2009 年(平成 21 年) 9 月

前述のように、年に一度だけイスタンブール発の Orient Express で、終着駅はヴェニス(行程の、そして経費?の都合上、私たちはブダペストにて下車)。

- ・イスタンブールのヨーロッパ側の起点、シルケジ駅(アジア側起点はハイダルパシャ駅)にはアガサ・クリスティに因み博物館、レストラン等々が



写真9 ロビーカーでのひととき(ピアノ奏者と)



写真8 British Pullman (LONDON VICTORIA駅)



写真10 イスタンブール出発時(スタッフの皆さんと)



写真11 オリент急行レストラン
(イスタンブール：シルケジ駅)



写真12 ブカレスト出発時

ある。駅待合室で待つ間に音楽演奏が始まる。どこかで聴いたことのある音楽で、「日本語で言えば“阿修羅の如く”」、演奏終了後にはホームを先頭機関車方向に向け行進し始めた。

- ・一晩寝て、ブルガリア経由でルーマニアの首都、ブカレストへ到着。この国では到着したお客様にパンを食べていただく習慣がある？との由。その後、チャウセスク政権時建設の建物「国民の館」等市内散策をした後、Orient Express 手配の「アテネパレスホテル ヒルトン」へ。このホテルでは、夕食の前、Orient Express の乗車客、乗員はじめ 200 名の方との WELLCOME PARTY が開催された。たどたどしい英語？等々との混合で、PARTY に臨みました。

「私は Orient Express の乗車、今回で五回目！」と自慢すると、乗客の中には更に“Orient Express おたく”の方でありましょう、カナダの某客から「私は 8 回目だ！」との弁、“ギャフン”といわされ

てしまいました(私も“Orient Express おたく”に加えてもらいたかった！)。

然るべく音楽あり、歌声にワインに酔いしれ多くの方がダンスに興じ、楽しい一時を過ごしました。次の日朝、ブカレスト駅にて女性の合唱団による送迎を受けました(写真 12)。その後、シナイヤ駅で下車し、ペレシュ城等を散策。

シナイヤ駅出発時、赤い帽子をかぶった女性駅員に「Are you a station master ?」と聞いたところ「No. I am a chief of this station.」との返答。私の英語はそんなものなのか？よく分かりません。

- ・いよいよハンガリーへ。BUDAPEST (NYUGATI) にて、下車時、今回は列車内で 2 泊したため、50 € のチップをはずむ。「The most wonderful service in the world」と！客室乗務員へ伝える。この駅でも楽団が出迎える。シュトラウス(父)の「ラディッキー行進曲」(写真 13、14)。



写真13 ブダペスト到着時の音楽隊



写真14 ブダペスト下車時



写真15 世界一綺麗なマクドナルド(ブダペスト西駅)

・この西駅内に世界で最も美しいマクドナルドがあり、全員でアイスクリームに舌鼓を打つ(写真15)。その後、時間が少ない中、くさり橋、ゲッレルトの丘、ブダ王宮を経由でフェリジ空港へ。飛行機にてアムステルダムへ向かう。

(追記1) Istanbulの町はアジア側とヨーロッパ側



写真16 ボスボラス海峡地下鉄工事(ここから海面下)



写真17 ボスボラス海峡地下鉄工事(海峡よりアジア側、JR西日本可部線^{カベ}を廃止した際の発生レールを工事用レールとして再利用しているとの由)

をボスボラス海峡にて繋がっています。その間の連絡手段として、古くは、そして今も海峡をつなぐフェリー等の交通に委ねられています。

ボスボラス海峡には日本の技術援助による大きな道路橋が2橋架けられていますが、朝夕のラッシュは相当なもので、横断するまでの到着時間を予想だにできない有様で前述のフェリーが住民の足として、今なお活躍しています。

また、数年前から日本の技術協力(大成建設様)により、ボスボラス海峡の下を地下鉄トンネル工事が進行中で、今回、大成建設様のご厚意により現場をみていただきました。沈埋工法により建設中で、海流の流れが速く、また水面上部と水面下部では流速が異なるため、敷設に大変苦労されたとの由。

また地上部現場は遺跡が多く、その対応に苦慮する中で、日本の技術陣は奮闘しており、現地住民から高い評価を受けています(現地住民の弁です)。

大成建設の皆様、誠にありがとうございました。誌面をお借りして御礼申し上げます(写真16～19)。

(追記2)昨夏に Orient Express が廃止されるとの記事が掲載されたが、これは誤報であって、現在も運行されています。

“Murder of the Orient Express” THE INDEPENDENT 2009.8.22



図-1 オリент急行線路図(2008年現在)



写真18 ディスクカッター使用前、使用後



写真19 排泥ポンプ インペラー使用前、使用後

小笠原 憲 生 (おがさわら のりお)

技術士(電気・電子部門)

(株)ドウデン

