

全科協ニュース

1979年11月1日発行
(通巻第50号)

全国科学博物館協議会

東京都台東区上野公園
国立科学博物館内

☎ 110

Tel. 03-822-0111(大代)

【外国の博物館】

スイス交通博物館

植田 信行

9月初旬ともなるとフィアヴァルトシュテッター湖をわたる風は、もうすっかり秋の気配がしていた。ルツェルン駅からタクシーで湖沿いに走っていくと、見覚えのある博物館の建物が姿を現し始めた。運転手が車を入館者入口へ着けようとするので、事務棟の玄関を指示すると、「日本人も大勢ここまで乗せてきたが、入館者入口から入らない日本人はあなたが初めてですよ。」と言われた。

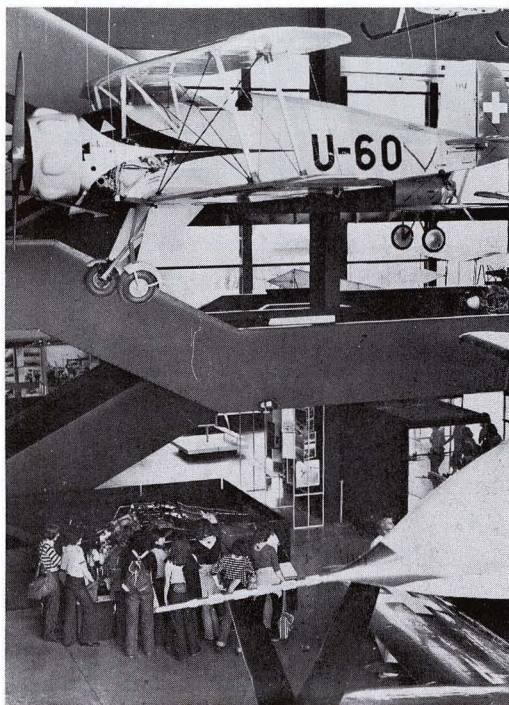
ルツェルン駅を降りると日本語の「交通博物館」も併記した案内表示があちこちで見かけられる。1959年の開館以来、世界の交通博物館、いや全ての博物館の中でもこの「スイス交通博物館」が屈指のものであるという

評価に異論を唱えるものはいないであろう。この名高い博物館の館長A・ヴァルディス博士と運営面での意見交換をしたいというのが私の訪問の目的であった。

スイス交通博物館長に会って ここ数年来、手紙のやりとりをしていたヴァルディス館長は旧知のごとく私を迎えてくださった。そして私の来意をもう一度確かめられると、「各々の担当者よりも私自身がお答えするのが最適かと思います。」と言ってくださった。その日は都合により小一時間話をしただけであったので、更に詳しい質問事項については簡条書きにして博物館へ郵送し、10日後に再び訪問することになった。約束の日時に再び館長を訪れると、私の質問に対する答えがタイプ用紙3枚にわたって準備されていた。それを見ながら補充質問と突っ込んだ意見交換をすることができたのは幸いであった。たまたま私の欧州滞在が2か月に及ぶがゆえに可能な方法であったが、1回限りの面会とは異なり、聞きたい点については余すことなく質問もさせていただいたし、十分な意見交換もできたという点においては、何よりの成果を得ることができたように思う。

概要と職員 前述のタクシーの運転手ではないが、数多くの日本人がこの博物館を訪問しており、今さらの観もあるので運営面への的を絞って紹介することにする。広大な敷地の中には12の建物があり、各々の建物は地下を含めても3層止まり、建物と建物は隣接するか、もしくは連絡通路で結ばれており、極めて機能的な配置になっている。展示内容は陸、海、空の交通のみならず宇宙旅行、郵便、電信電話、観光の全部門にわたり、プラネタリウムもある。従って「交通博物館」というよりも「交通・通信・電気通信総合博物館」と称すべき存在である。

これを支える職員は約105名、その内常勤職員は約3分の1にしか過ぎず、残りの3分の2はパート・タイムを含めた非常勤職員である。職員の配置状況は資料・写真担当などを含めて運営管理部門15名、付属のプラネタ



リウム3名、電気技術者などを含めた保守工作部門が15名である。そして入場券売場、売店、監視係などは総計約65名程度で、これらの職種は全て非常勤でまかない、かつシーズンによってその員数も調整する。この辺りにも経営上の苦心がうかがわれる。監視係のほとんどは他の博物館と同じく国鉄などの退職者を採用している。

経費と会員制度 博物館の年間予算は420万スイスフラン(1978年)、1フランは約130円なので約5億5千万円ということになる。一見すると豊富にみえる額ではあるが、館長自身この大規模な館をこの枠内でやりくりすることの難しさを一番に嘆いておられた。驚いたことには、欧州では当然と思われる政府や公共団体からの補助金もしくは助成金が、この博物館については皆無なのである。420万スイス・フランの収入内訳は入館料収入が71パーセント、食堂賃貸料などの関連収入が14パーセント、そして残りの15パーセントがこの博物館独自の制度である会費収入ということになる。

ここで収入の中で大きなウェイトを占める会費収入、すなわち「交通博物館」の会員制度について触れておかなばならない。個人だと年間20スイス・フラン、法人だと100スイス・フランを支払うと誰でも会員になれる。見返りとしては博物館への無料入場、定期刊行物などの配布、博物館主催の研究旅行や集会への参加ができる程度で、とりたてて特典があるとは言いがたい。しかし現在個人会員で1万人を越し、法人を合すると約1万2千人の会員を有している。結局はこの会費が博物館の運営を助けているわけで、見返りとを比較すれば会員制度と言っても早い話が「博物館を支える会」と言ってよいわけである。法人会員にはほとんど大手の交通関連会社、州、地方自治体が名を連ねている。行政面で今なお直接民主主義の色彩の強いスイスでは、補助金とか助成金の形よりも、このような会員形態の方が支出しやすいのかもしれない。博物館サイドにしても特定の団体からの巨額な援助より、自主独立の点からもメリットがあるかと思われる。しかしこのような制度が日本でも可能かという話は別である。それが会員組織であっても、善意に基づくものではなく、会費を払っているという特権意識だけを助長するマイナス面の方が大きいのではないだろうか。博物館に自分のできる範囲での一助を投じ、それでいて見返りを求めないボランティア精神が我が国に根づくのはいつの日のことだろう。西ドイツにある蒸気機関車保存協会、ここも会員制で台所は決して楽ではないが、このパンフレットを見ると「スイス交通博物館の会員」であることが誇らし気に記載されている。国を越えて地に根を張ったこのような広がり、時間がかかっても日本でも是非広げたいと痛感した。

従ってどんな観点からみても博物館の自主独立が保たれており、館長は「財政的には苦しいが、やはり自前の金でやるに越したことはない。」と語ってくれた。その自信に満ちた態度は、先程まで財政上のことを嘆く苦渋のにじむ顔とは対照的で、ひときわ印象に残った。ただし屋外展示してある鉄道車両と飛行機についての維持費はスイス国鉄とスイス航空が引き受けているそうである。

売店と食堂 前に一度見学してはいたが、今回もう一度内部を見学させていただいた。展示などに関しては省くが、運営面から見ると参考になりそうなことも多くあり、そのよい例は売店であろう。絵葉書は言うに及ばず、ワッペン、初日消印の切手など種類も豊富で、それでいてスーパー・マーケット式になっているので、係員はレジの所に1人いるだけである。食堂はセルフ・サービス式が大きなスペースを占めているが、ゆっくり食事をしたい場合にはレストラン形式のものもあり、こちらは若干料金が高め。中庭には古い蒸気船を利用した軽食堂と、屋外の鉄道車両展示物にも食堂車を利用した食堂設備(私の訪問した日は閉鎖されていたので内容は確かめていない)があり、いずれも売り上げに応じて賃貸料を博物館に支払う仕組みである。

自動改札装置 屋外にコンベア990型のジェット機が最近展示されたと聞いていたので近づくと、コインを入れると1人ずつ入れる自動改札装置があり、有料である。入場料をとった後で、もう一度お金をとるのは遊園地の専売特許かと思っていたので尋ねてみると、この展示には輸送費を含めて50万スイス・フランを要したことで、内部を公開するために空調を動かし、常に2人の監視係を付けているので経費を捻出するために有料制にしているとの答が返ってきた。有料制について苦情はないかと聞くと、展示の飛行機は他の鉄道車両などと同様に外側からは無料で見られるので問題はないということであった。我々はとかく無料を最善と考えるが、この辺りの割り切り方も少し学んでもよいかと思い、ふと無料化で荒れ果てた東京都の庭園が思い浮かんだ。たまたま同じ質問を監視係にしていた観客がいたが、同じ趣旨のことを監視係がよどみなく答えていた。有料制の場合、なによりもまずそれを納得させる理由を明確にした上でなければならぬということを感じた一瞬であった。そうでないと苦情の矢面に立たされる職員が、一番の被害者になる。

余分な人間は一切置かず、言わば「減量経営」に徹しているため、資料部門の責任者と話をした時でも、人手不足を嘆いていた。加えてスイス空軍を始め、国鉄などあらゆる交通関係が、古くなった資料をゴミ箱へは捨てず、博物館へ寄贈する慣習が確立しているので、後から

後から送りつけられる資料の整理が思うにまかせないようだ。何しろコピー・サービスを含めて資料を直接担当しているのは1人という状態である。

将来計画 将来への計画としては、裏手に発展の余地を十分に残した敷地があり、更にルツェルン市当局より1万4千平方メートルの建築許可を得ている。主なものとしては約500万スイス・フランをかけてハンス・エルニ記念館(今年7月開館)、更に1981年には現在の航空・宇宙ホールの地下にある船舶・観光・ロープウェイ部門を別の建物に独立させ、同時に中央暖房システムと付設工場を作る計画がある。翌1982年6月1日は、スイスを南北に貫く鉄道の要所ゴットハルト・トンネルの開業100周年にあたるので、これに関連して「ゴットハルト線」ホールを新設し、現在スイス各地に保存されている関連鉄道車両を一同に集める計画が進んでいる。同時に屋外展示場全体に屋根をつけることも考慮中とのことである。

「スイス交通博物館」のパンフレットは日本語も混じえ20か国語で書かれていることは有名だが、ヴァルデイス館長は増加著しい日本人入館者のために、詳しい日本語のパンフレットを作りたいということで協力の要請があった。これは今年になって東京の交通博物館の協力を得て拙訳で実現したことを付記しておきたい。

日本人の信用問題 以上見聞した限りの「スイス交通博物館」をまとめてみたが、この機会に一言述べさせていいただきたいことがある。海外旅行の普及と共に、多くの日本人が欧州へ視察に出かけるのは喜ばしいことである。入場料を払えば見学できる博物館の場合は余り問題はないようだが、許可を得て見学させてもらう交通関係施設などの場合、日本の悪評には耳を覆いたくなった。確かに「百聞は一見にしかず」の諺通り、視察そのものは悪いことではない。だが忙しい時間をさいて案内をしてもらっているのに、「無礼」としか表現のしようのない日本人視察団が多すぎる。私がある関係者から聞いた話では、日本から20人の専門家の団体が来たが何の質問もせず、ひどい人は説明中居眠りをしていたそうである。あげくの果てに帰国後、「視察報告書」を書かねばならないので何か資料を送ってくれとの手紙を書いてきたということだった。

博物館を含めて欧州のちょっとした団体や会社なら年次報告書や案内書(しかも英・仏・独の3か国語併記が



一般)があるので、それらに事前に目を通しておくのは最低限の義務であり礼儀であろう。それでも訪問するのはましな口で、せっかく約束を取りながら、直前になって平気で取り消しをしたりするものがあとをたたない。特に信用を落とすケースとしては、会った時に送ると約束した資料を送らない例などがあり、まさに「黄害」の感がある。日本語で「はい」は必ずしも肯定の意味ばかりでなく、間投詞としても使うが、外人相手では「イエス」は必ず実行しなければならない言葉であることを肝に銘じて欲しい。私は経済的な理由から前回の欧州旅行から3年のブランクがあり、おかげでその間、先方から送ってくれた資料などに目を通していたので恥をかくこともなく、時にはよい質問をするのおほめにあずかったが、やはり百聞に基づいての一見こそ価値あるものだと感じた次第である。世論喚気の意味で一言述べたわけである。

おわりに 門外漢にもかかわらずこの誌上で2回にわたり拙稿を発表させていただいたのは、私が入手したデータは私個人ではなく、日本人全体に提供されたものと考え、何らかの形で公表することが私に寄せてくれた欧州の関係者の好意に報いることにもなると思ったからである。これらの博物館を訪れる際には、是非拙稿を踏み台にして、更に発展させた質問をお願いして筆をおくことにする。(以上)

通巻46号に続き、植田信行氏に執筆をお願いした。今回は博物館運営だけでなく、ヨーロッパとのつきあい方にまで、話を広げていただいた。国際交流の盛んな今日、経験豊富な氏の御指摘が参考となれば幸いである。(編集委員 佐藤美知男)

【新しい展示】

ミニSL復活記

山口県立山口博物館

国鉄山口線にSLが復活し、全国各地からSLファンがおしかけているが、このほど県立山口博物館にもミニ

SLが復活したので紹介する。

当館には、昭和33年に県立下松工業高校から寄贈を受

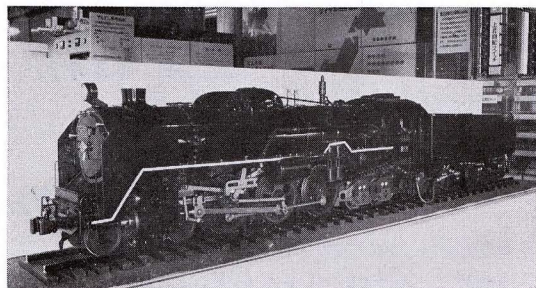


けたC62型ミニSL, 15分の1模型を展示していた。これは、同校の生徒たちが製図から木型作り、鋳造切削まで、すべて生徒自身の手により製作し、昭和26年度の山口県科学振興会へ出品、特選に入賞したものである。

ところが、このミニSLは当初は石炭をたいて走る設計であったが、科学展の出品期限の切迫などもあって、動かせる段階までには到っていない。博物館としては何とか動かしたいものと考え、その相談を同校にもちかけたところ、幸いにして、現校長が昭和26年当時、機械科の科長で生徒たちを指導してミニSL製作に取り組んだ方だったため、このミニSL復活に大いに乗り気になられ、話はとんとん拍子に進んだ。

学校では、当初はこのミニSLを修理、改造するつもりであったが、分解して調べてみると強度その他から不能とわかり、それならば新しく作った方がよいという結論になった。新しいミニSLは、レールゲージから割り出して8.5分の1と決定、その費用はレール等を含めておよそ70万円と算出された。費用の支弁については、山口県教育財団が国際児童年を記念して、同校へ製作を依頼し、できあがったものを博物館へ寄贈することになり、ミニSLの本体分50万円と展示説明パネル費用12万円の拠出を受けることになった。レール代等の20万円は博物館で負担し、いよいよミニSL製作が本格化した。

しかし、工業高校の先生方にとって動くミニSLの製作は初めての経験なので、不明な点も多く、その解決のため交通博物館や先進工業高校など、東京、大阪へも数



人の先生方が派遣され資料が集められた。学校内での直接の製作の担当は機械科で、中でも若手の3人の先生を中心にプロジェクトチームが生まれ、土曜、日曜日も返上しての製作作業が続いた。レールの溶接、部品の製図など生徒にできるところは実習の一環として授業に組み込まれた。試行錯誤を繰り返し、試作品がいくつも作られ検討され、よりよいものが製品となった。例えば、汽笛などは音楽の先生が本物の汽笛の音から和音を見つけ出し、その近似の笛がいくつか試作され、もっとも本物に近いものが採用された。

このようにして学校あげでのミニSL製作で7月初旬延べ3,000時間を費しての作業も終わり初運転に成功、7月14日夏休み前の生徒たちへの披露と報道発表をかねて、荒外装のままミニSL運転披露式が同校の校庭で行われた。このことは日本テレビ系ズームインという番組で全国へ放映された。

披露式後、一旦分解され一つ一つの部品の詳しい図面が作られ、動輪やシャフトにはメッキを、外装部分は塗装へと専門の工場へ外注され化粧直しが行われた後8月1日に山口博物館へ運び込まれた。このミニSLは、C62型、8.5分の1、5インチゲージ、全長2,700ミリ、重量は炭水車を含め150キロ、その他に子供が1両当たり6人乗れる客車が2両、レールは直線で40mである。

その姿は、普通よく見かけるレールゲージと縮尺ゲージの異なったずんぐりスタイルのものとは違って、全体が正確に8.5分の1に縮尺してあるため、写真に写しても本物と違わない程の迫力と重量感にあふれている。

当館では、8月2日から3日間博物館の前庭に40m直線レールを敷き、披露運転を行うとともに、苦勞してミニSLが誕生するまでの下松工業高校での製作過程の写真パネル、試行錯誤を重ねた試作品の数々やSLの原理説明図などもあわせて展示し、教育的効果をはかった。披露運転会には、毎日300人程度の子供たちが押しかけ終日にぎわった。子供たちの中には初めて石炭を見るものもあり、煙と石炭特有のにおいとSL独得の蒸気排出音に魅せられ、3日間通いづめの子供もいた。

披露運転後の現在は、理工展示室の特別展示ケース中に納まって観覧者の注目を引いている。時々には運転会も行いつもりであるが、重量的に移動がなかなか困難なので、年に1~2回程度になるであろう。

動態展示、静態展示いずれにしても、当館にとっては貴重な目玉資料が増え、館員一同大変喜んでいる。この紙面を借りて、寄贈していただいた山口県教育財団、学校中をあげて製作いただいた県立下松工業高校、とりわけ、寝食を忘れ製作に没頭された中野、藤林、西村先生に厚くお礼申しあげる。
(佐伯陽一)