



ユーロスター体験記

ある年ヨーロッパを訪れる機会を頂いた。そこで個人的には「ユーロスターに乗ってみたい」と思った。一つには、ヴィビアン・リーの「哀愁」に肖って「ウォータールー・ブリッジ」を渡りたい。二つ目は、これもヴィビアン・リーの「哀愁」に肖って「ウォータールー・ステーション」のプラットフォームに立ってみたい。そして三つ目は、ユーロスターに乗ってみたいという願いだった。

然し、一つ目は、あまりにも古く 90 年という経年変化に耐えきれず、新しい橋に架け替えられていて無残にも「ダメ」。それならば、二つ目の「ウォータールー・ステーション」のプラットフォームに立ってみたい、はユーロスターの発着駅として新設され国際線駅として別の場所に建設されたため、臨んだ駅と同じ名前でも場所が違って駄目となった。

いよいよ三つ目のユーロスターの乗車体験だ。新駅「ウォータールー・ステーション」の改札を通りホームに上がると、すでに列車はホームに入っていた。何の事前資料も読まず突然の乗車ではあったが、何となくここからは電気科魂が目を覚ました。

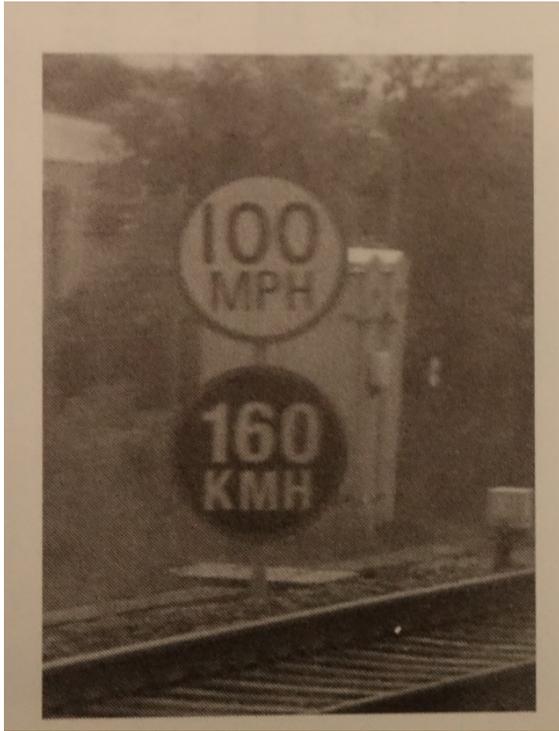
入線していた列車（写真の通り）は 20 両編成で客車は 18 両。指定席は 2 号車、つまりロンドン側で後部車両で、先頭車に行くだけの時間がないと言われ、後部でも逆に見れば「先頭車」

だと写真に収める。おや、と気づく。架線もなければ、パンダグラフもない、はてジーゼル車かと思いつつも、レールまでは見なかった。



ウォータールー駅にて・ユーロスター

発車した。車内で何方かが新幹線より早いと言っているが、どう見ても早いとは思われない。線路わきの標識に注意するとイギリス側は時速 160km/h と表示されている。そして駅通過するたびに他の列車を抜いていく。これでは在来線を走っているのかと思ってしまう。

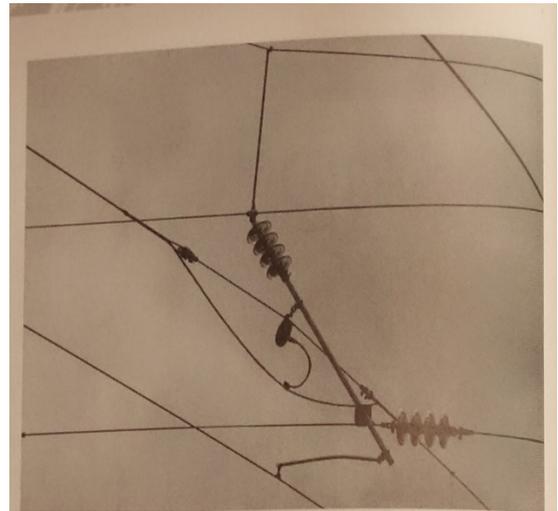


速度表示・イギリス側

暫くして、外の景色よりも線路周辺に目をやっていると、おやもう一本レールがあるのに気付いたが、最初は交換用のレールかと勝手に想像するもシャッターを切った。動力車は電気式で、第三軌条方式で「集電靴」が付いているという。いやまったくの驚き。後日の調査ではあるが、イギリス側で架線給電方式では美観が損なうので禁止されており、已むを得ず第三軌条方式で運転していると言う。

アシュフォード国際駅で暫く停車後、発車後のユーロスターは猛烈なスピードで海底トンネルを抜け、凡そ25分ほどでフランス側に抜けた。外の景色を見るままに、気が付けば架線が張ってあり、やはり電車特急で新幹線並みとわかる。スピードのわりに殆ど揺れがなかった。車両編成の中に入出国管理官の部屋があったことが国際線の雰囲気であったが、車内でフランス入国の審査はなかった。

行き交う線は全て架線式で何となくホッとする。三時間ほどの旅程で、ウォータールー駅ではホームから直接乗れたのに、パリ北駅では車両からステップが出ていた。パリ北駅ではじっくり眺めたが、架線の下にはヒューゲル・タイプの集電装置が見ることができた。速度の違い、ホームの高さの違い、給電方式等、それぞれの国の事情・様式に対応する「ハイテク列車」だったことがわかった。



架線・パリ北駅

こんな想いで「ユーロスター」に乗車する客もいないだろうと思いながらの旅であった。

(記・野澤節郎)

【主な仕様】

イギリス側：750V D.C. /最高速度 160km/h

フランス側：25000V A.C. /最高速度 300km/h

最大出力：14000kW

編成全長：

392m(16両客車、2両食堂車、両端に動力車)

24ボギー車、48軸、96輪、現在：31編成

乗車定員：766名