

『やまざと』昨年号までに続いて、今回も、近年の外国での写真を紹介させていただきます。

その12:タイからビルマ(ミャンマー)国境までの断片的な記録、写真でご紹介

昨年号の末尾で、「以前からタイへ行くごとに、大東亜戦争末期に日本軍がタイからビルマへの物資運搬のために、連合国軍捕虜と現地雇用者を動員して建設を進めていた泰緬鉄道(Death Railway: 415kmを20ヶ月の突貫工事)を、奥へと辿っていました。ついに、2017年に、ビルマ国境の三仏塔峠(Three Pagodas Pass)に到達しました。次号ではそのご紹介を。」と書いておりましたが、そのご紹介です。

泰緬鉄道は、現代のタイ国バンコクの西郊トンブリ駅^{Thon Buri}からビルマへと延びる鉄道ですが、ナムトク^{Nam Tok}から先のレールは撤去されたまま。



戦後に作成された泰緬鉄道(死の鉄道)路線図:英版Wikipedia による



トンブリ駅には広い車輛基地があつて、工場もあります。蒸気機関車の火室からボイラーを取り外しての大修理(日本製C56)にはちょっとビックリ。戦後賠償に相当する「日タイ特別円協定」によると思われる蒸気機関車が、今も磨き込まれた現役で、特別の行事に使用のためか、国旗を掲げていました。中程はその動輪と機関車銘板とで、日本車輛1949年製と川崎重工1950年。右は、カンチャナブリの戦争博物館で展示されている、鉄道開鑿当時の日本陸軍機関車。



映画「戦場にかける橋」と、その「クワイ河マーチ」で有名になったクワイ河橋。今は鉄橋ですが、木造橋建設の困難さが偲ばれます。続くタムカセーの栈道橋と、バンコクからの女学生さん。



夜を徹する突貫作業で開鑿された地獄ノ劫火峠。連合国軍捕虜の記憶による夜間作業の絵と、日本軍撮影の人海戦術の様(軍基地内の、戦争博物館展示)。連合国軍捕虜の遺族が訪れて、供養の品も各所に。説明碑(右)に拠れば、英蘭豪米捕虜の死者が約12,000人。現地雇用(動員)労務者の死者が約80,000人。日本軍死者が1,000人(含、朝鮮)。



地形狭隘の地を過ぎれば、やがて山地はたおやかとなり、国境の三仏塔峠に向かって坦々と。



国境のだいぶ手前で、簡単な検問所。坦々とした行程に飽きてきた頃、道は突然に片側3車線の立派な街路に。その遠くに3つの仏塔が見え、ついに国境です。仏塔の脇には、明らかにビルマ人の花売り。ほおの装飾兼陽よけ「タナカ」(右はビルマ国内撮影)で、それが判りました。

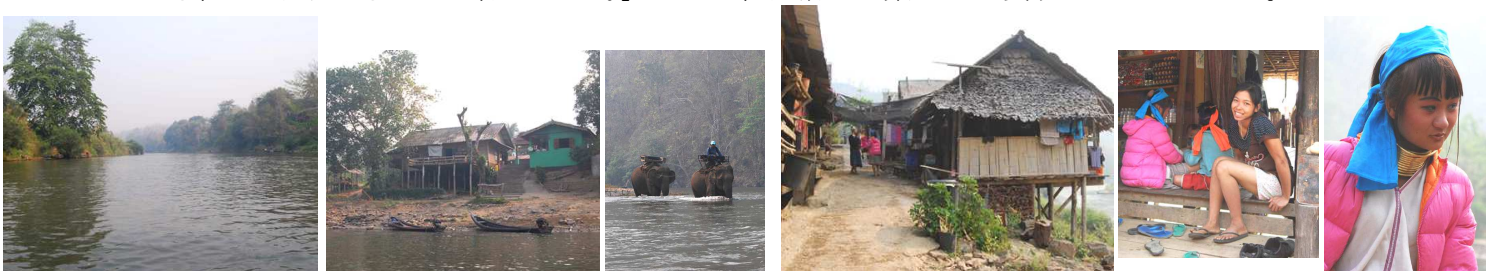


ついに、ビルマ国境までやってきました。左端写真の右の国旗が出国管理所で、青色標識に「出国者は知らせよ」とあるだけで、商売の人達は勝手に出入りでした。そこで、国境標識の先へ越境してみましたら、ここで再び、泰緬鉄道の鉄路がかなり残っているのに出逢いました。

長大なタイ・ビルマ国境は、かなりが境界未確定と言われています。そこで、北方での一例を。



2013年の浅春に、タイ北部のスコータイなどの仏蹟を10日ほどをかけて廻りました。Mae Hong Son
メーホンソーンまで来ますと、タイの面影はまぼろしと消え、お寺も仏様も、もうビルマです。その際、地元の人達が往復している国境に行きたく思ったのですが、沢山あると言われる道のどこも、「四駆車でもダメで、河ならば。」そこで、河沿いを案内して貰うことにしました。

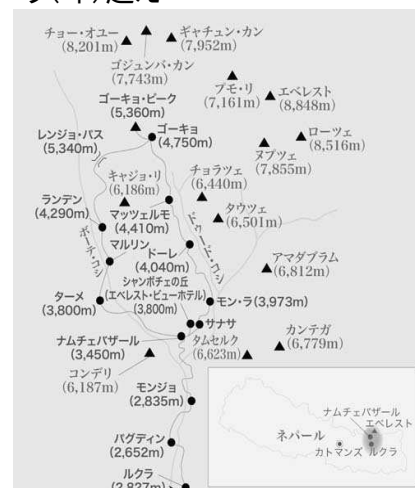


サルウィン河の支流・パーイ川まで行って、船外機付き小舟で。ペンキ塗り建物が見えて、そこがイミグレーションとの由。「来なくて良い。」と言われて待っておりますと、話がついたようで、更にビルマ方向へ。岸边に見えていた道もやがて消えて、荷役の象がゆったりと。「もう、ビルマ内だ」の言に、そこで引き返しました。帰路、「カレンの難民の村が」との由で、ちょっと上陸。生まれた時点で選ばれた女性が首に輪を付ける、カレン・パドウン族の人達でした。

タイ・ビルマの主な国境交易路は、両国のミャワディ・メーソートですが、そちらは普通の通関です。ここで紹介の2ヶ所は、ビルマの政変後、外国人には閉ざされているかも知れません。

その13: ネパールヒマラヤのゴジュンパ氷河からゴーキョ・リ(峰)登頂とナンパ・ラ(峠)越え

2018年の浅春には、ネパールの山に行ってきました。2015年の大地震以後、躊躇していたのですが、もう大丈夫かと思ひましての。



このときも、ネパールへの前に、中継のタイ国でバンコクの各地を。そのTwinTowerホテルですが、入ったところでのタイ(シャム)古典音楽の演奏風景。折角の演奏に見向の人も無し。そこで、心付けを差し上げて、旅の祝福をお願い。中央はタイ航空乗務員さん。右はカトマンズに着いて早速に書店直行。見事な地図群に、(@@)以前は、地図を見た場合はまず買っておかねば、の思いでしたが、今は立派な地図の大氾濫。



トレッキングの起点・ルクラへの発券待ちで混雑の、早朝霧のカトマンズ空港。離陸してヒマラヤの高峰を見つつ、トレッキングの起点・ルクラへ。春はまだ早いものの、石楠花や桜草が。



国立公園に入ってまもなく、昔からの交易の街・ナムチェバザールへ。山間斜面に開けた街で、日用品の露店市場も。エベレスト街道の名のように、登山客で賑わい、郊外の丘には、エベレスト初登頂のテンジン・ノルゲイ・シェルパの像。近くの博物館には、功成った晩年の写真も。



毎日の燦たる陽射しに温かそうに見えますが、最終泊地のゴーキョ(標高4790m)では、連日の氷点下10度で、毎朝の窓には霜の華が。ロッジの暖房は、ヤク(牦牛)乾燥糞の強火力で。5360mのゴーキョ・リ(峰)への登りはさすがに疲れます。右2枚は中国登山隊員からの依頼撮影。なんと、頂上で何度も飛び上がって、股間にマカルー(8481m)眺望と左にエベレストを納めるまでの、数回の撮影試行。真似できません。写真をお送りしたところ、丁寧なお礼が着信。右ページの上端写真は、ゴーキョ・リからの、北方広域の山々の眺望です。



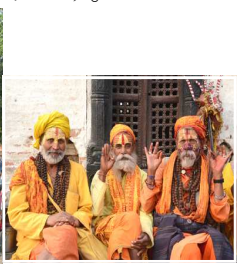
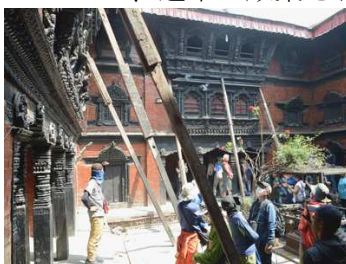
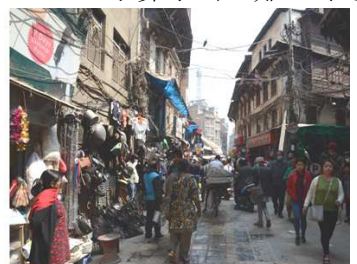
ゴーキョ・リからの、たどってきたゴジュンバ氷河全域の眺望。山は、左から、チョーオユー8188m、ギャチュンカン7952m、エベレスト8848m、ローツェ8516m、マカルー8481m、など。



頂上からエベレストを望んだ翌日には、西のレンジョ・ラ(峠：5340m)を超えて、隣のポーテコシ川の流域へ。登るにつれて再びエベレストが見えてきて、峠(中写真)に達すれば、純白のテンギランギタウ(6943m)が。この流域の上流は、ナンパ・ラを経てチベットへの、昔からの大交易路でしたが、今は国境は閉ざされたままで、道跡は薄れて、その道標だけがむなしく。



そのまま下流へたどって、ルクラ空港から、愛想の良い乗務員さんと小型機でカトマンズへ。震災復旧を見て廻りました。タメル^{ダルバール}の通りと、次は 王宮広場。ここでは、各国が修復にあたっていました。中国によるもの(中央と次の写真)が最大規模。延長10数mのパネルで詳しい説明がなされ、中国からの学生さんが、建物から剥離した膨大な数の建材修復を愉しげに。右は予算手当が難しくなったのか、途中で放棄された様な米国担当の現場。日本は小さな表示のみ。



タメル地区では、昔に同じの賑わい。近くの「クマリ(処女神)の館」は倒潰は免れたものの、支え木で何とかの状況。窓枠などの木彫りが実に壮麗な建物です。ネパールでは、「毎日、国のどこかでお祭りが。」と言われているが、続けて、王宮広場近くでの何かのお祭りで、白観音を乗せた山車^{サドゥ}。右は、ネパールやインドの聖地で、時折出逢う、ヒンドゥーの放浪苦行僧。

ここで、念のためのご説明を: 拙稿ページは、全部を筆者が作ったものです。一昨年から、投稿は個人4ページ・支部8ページ以内、写真は1ページにつき2枚まで(その挿入編集に手間を要す故か?)とお定めになりました。じつは以前からですが、編集の労の低減に資するようと、拙稿は上述のように自身で編集してPDFで提出しております。それゆえに、規定とは関わりなく写真がたくさん掲出のページとさせて頂いております。

なお、毎号の執筆ご常連各位にも、「写真沢山の稿の編集お引き受け可」との事前ご連絡を差し上げました。

(一連の稿は、KUWV-OB会のHP中、「会報Web版」からご覧頂きますと、カラーでの閲覧が可能です。)

HP上でご覧頂く場合は、拡大してご覧下さい。拙稿挿入写真はA3でご覧を前提の解像度です。