

「スマトラ死の鉄路(1)」(2019年06月25日)

泰緬鉄道とそっくりな話がスマトラ島にもある。

スマトラ島の鉄道網は州別に一部地域の中で営まれているものがほとんどで、州境を越えてつながっているものはあまりなく、ましてやトランススマトラ鉄道網というのもインドネシア国鉄の計画にあるだけで、汽車でスマトラ島を駆け巡るような話は夢のまた夢になっている。

鉄道網がもっとも稠密なのは西スマトラ州だ。オランダ人がスマトラのパリと綽名したブキットインギ Bukittinggi があり、2億トンと推定された高カロリー石炭を大量に埋蔵しているサワルント Sawahlunto があり、豊かな天然資源を誇るミナンカバウの高原地帯があって、パダンの外港トゥルッバユル Teluk Bayur (オランダ時代の名称はエンマハーフェン Emmahaven)から石炭をはじめ種々の物産を積み出すために、西スマトラ州の東寄り、スマトラ島の脊椎山脈に当たるブキツバリサン Bukit Barisan の中にあるサワルントからインド洋岸のトゥルッバユルまでの155キロを植民地時代から貨物列車が走っていた。

オランダ植民地政庁が行き渡らせた西スマトラ州の鉄道網は、最大の目的が現地で得られる資源や物産を港まで運ぶことだったのだが、もちろん人間を運ぶことも同時に行った。日曜日は貨車が連結されずに客車だけで走ったが、車内は乗客で一杯だったそうだ。

1888年から1893年までかかったその鉄道工事はまず中心地となるパダンから開始され、内陸部のブキツバリサンに向けて進められて行った。現在まだ使用されているその路線は、パダンから海岸線と並行してルブアールン Lubuk Alung に至るとまっすぐ北上してシチンチン Sicincin に達し、そこから内陸部のパダンパンジャン Padang Panjang に向かう。パダン～パダンパンジャン間の運行開始は1891年だった。

パダンパンジャンから線路は、もっと北にあるブキットインギと、南東の方角にずっと離れたサワルントへの二方向に分岐する。パダンパンジャンから19キロ離れたブキットインギへは1891年中に延長された。

パダンパンジャンの南東側にはシンカラッ Singkarak 湖があり、鉄道線路は湖東岸を通過してソロツ Solok の町に達すると東に向きを変え、ムアラカラバン Muara Kalaban に向かう。

パダンパンジャンからソロツまでの53キロは1892年7月に完成し、ソロツ～ムアラカラバン23キロはその年内につながった。しかし、ムアラカラバン～サワルントは1894年に稼働が開始されている。

列車がサワルントへ入るようになるまで、炭鉱からの石炭運び出しは馬や水牛の引く車で急坂を降り、ムアラカラバンに待機している石炭列車に積み込まれた。ムアラカラバン～サワルント間のわずか4キロの鉄道工事は2年の歳月を必要としたのである。工事の最大の難関は岩をくり抜く全長835メートルのトンネル工事だった。[続く]

「スマトラ死の鉄路(2)」(2019年06月26日)

西スマトラ州の鉄道網がくぐっているトンネルは全部で4カ所あり、パダンパンジャン、アナイ峡谷、ムアラカラバンとこのサワルントで、サワルントのトンネルが州内最長だ。

ムアラカラバンのトンネルというのはそこから更に東方のシジュンジュン Sijunjung 県ムアロ Muaro に至る26キロの線区が通るもので、サワルントのトンネルとはまた別になっている。つまりムアラカラバンも線路が二方

向に分岐する駅だったのである。ブキツバリサンの山中を通るムアラカラバン～ムアロ線は切り出された木材を運搬するのが最大の目的で、1924年3月1日から稼働が開始されている。

西スマトラ州鉄道史の詳細な資料があるので転記しておこう。州内で最初に作られた駅は1891年7月1日にオープンしたパダン市内のプラウアイル Pulau Air¹だそう。しかしパダン駅とプラウアイル駅間は現在既に廃線になっていて、プラウアイル駅は今や廃墟のありさま。²下のリストの日付はオープニング日。³

Pulau Air - Padang Panjang 71km 1891年7月1日
Padang Panjang - Bukittinggi 19km 1891年11月1日
Padang Panjang - Solok 53km 1892年7月1日
Solok - Muara Kalaban 23km 1892年10月1日
Padang - Emmahaven 7km 1892年10月1日
Muara Kalaban - Sawahlunto 4km 1894年1月1日
Bukittinggi - Payah Kumbuh 33km 1896年9月15日
Lubuk Alung - Pariaman 21km 1908年12月9日
Pariaman - Sungai Limau 14km 1911年1月1日
Payakumbuh - Limbanang 20km 1921年6月19日
Muara Kalaban - Muaro 26km 1924年3月1日

オランダ人がエンマハーフェンと名付けたインド洋岸にあるパダンの外港トルツバユルは、インド洋が古代からスマトラ島西岸にとっての交易路であり、おまけに西洋人はほとんどがインド洋を通過して東インド諸島にやってきたという事情もあって、オランダ人にとっては重要な商港であり、且つまた軍港でもあったのだが、しかしそれは日本人に当てはまらない。

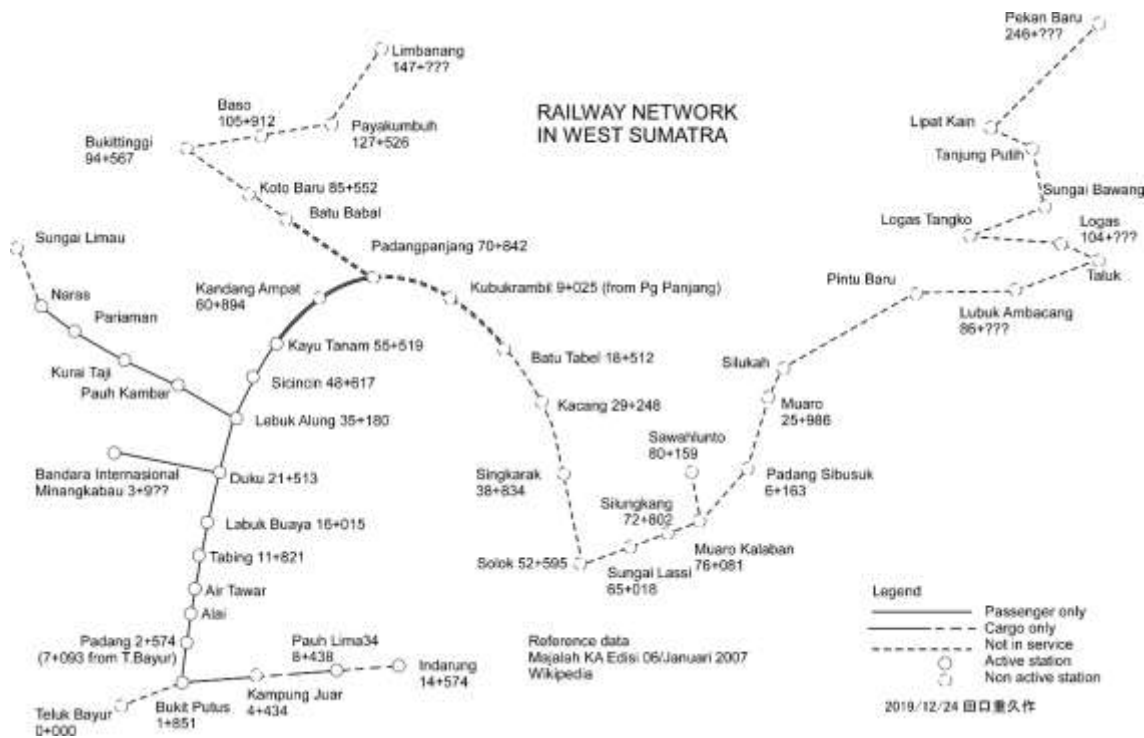
日本軍が東からやってきて東インド諸島を征服し、ブキッティンギにスマトラ全島を統括する第25軍司令部を置いたとき、サワレント産石炭の需要はシンガポールからリングア海域にかけての一带に起った。海軍連合艦隊艦船のための燃料としての需要がそれだ。

[続く]

¹ 建設当時の町の中心地付近で川岸にあった駅(0.960701S 100.366013)

² https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Pulau_Air

³ 編者が作成した地図は次ページ。



西スマトラ鉄道路線図

【註】

二重線部分はリンゲンバツハ式(ギヤ式)。Muaro Kalaban から右側の点線の部分が「スマトラ死の鉄路」。

2019年現在運行しているのは(1) Pulau Air - Padangpanjang, (2) Bukit Putus - Indarung, (3) Lubuk Alung - Naras, (4) Duku - Bandara Internasional Minangkabau

「スマトラ死の鉄路(3)」(2019年06月27日)

当然のことながら、西スマトラ州とリアウ州の州境に近いシジュンジュンのムアロまで鉄道線路が来ているのだから、リアウ側に線路を敷いて州都プカンバル Pekanbaru まで列車が来れるようにすれば、もっとも効率が良い。ところがオランダ植民地政庁はリアウ州に鉄道をまったく設けていなかったのである。

大きな川と湿地帯が平原部の大半を占めるリアウ州の交通は昔から水路が使われていた。その地理的地質的条件で鉄道網を作るのは、工事の困難さを克服することと水路利用経済よりも優れた結果が出せるかどうかというふたつの命題に明答を出せるのが必須条件になる。オランダ人にとって答えはノーだった。

オランダ人がサワレントの石炭をマラッカ海峡側にも送ることを考えなかったかと言えば、そんなことはありえない。シアツ Siak、カンパル Kampar、インドラギリ Indragiri などに流れ込む川を使う輸送法は例のないことではないが、大型船がブキッバリサンの中まで入り込めるわけがない。ケーブルカーのアイデアも出されたが、輸送量の限界が経済効率を阻んだ。鉄道が最善であるのは当たり前のことだ。1920年代に何度か、西スマトラ州ムアロからプカンバルまでの鉄道敷設計画書が作られたものの、植民地政庁はやはり最終的にノーという答えを出している。

地理的地質的条件が悪いために、工費は膨れ上がる。その一方で、西スマトラからマラッカ海峡・南シナ海に鉄道を使って送って来ること費用対効果が跳ね上がる物資がどれほどあり、その需要はどれほどなのか、という計算を単純に行ってみれば、オランダ人の判断が常識的すぎるほどであることがわかるにちがいな

い。

日本軍はここでも「オランダ人が尻込みしたことをわれわれが実現させるだけの話だ。」と叫んだのかもしれない。鉄道がサワルトの石炭をプカンバルまで運んでくれば、あとはシアツ川の海運が利用でき、シンガポールやリング海は3百キロ以内の距離にある。

エンマハーフェンからスマトラ島の海岸線を半周してシンガポールへ向かうロスを望む者はいない。おまけに日本海軍がインド洋の制海権を奪うのに失敗したために、スマトラ島西岸海域は連合軍海軍との最前線になっていた。そのリスクを冒そうと望む者もない。ムアロ～プカンバル鉄道建設がサワルトの石炭を利用するための絶対方針になったのは当然の帰結だった。

こうしてリアウのプカンバルと西スマトラのムアロを結ぶ220キロの鉄道線路敷設プロジェクトが開始された。計画の詳細は、二十年ほど前にオランダ人が作り、最終的にボツにされた計画書が使われたという話になっている。

その工事のための肉体労働者として、ジャワ島をメインにして労務者が集められた。もちろん地元民も駆り出されている。ところがそれだけでなく、西スマトラの抑留者収容キャンプにいたオランダ・イギリス・オーストラリア・アメリカ・ニュージーランド国籍の戦争捕虜7千人弱も工事に駆り出されたと言われており、これも泰緬鉄道のケースと酷似している。[続く]

「スマトラ死の鉄路(4)」(2019年06月28日)

国際赤十字データによれば、インドネシア人労務者10万2千3百人中の8万人と、連合軍戦争捕虜6千5百人中の7百人が建設工事中および工事終了後に死亡したとのことだ。西洋人の死者の多くは線路沿いに埋められたと言われており、インドネシア人労務者については大きな穴を掘らせてまとめて埋めさせたという話もある。このできごとは後に「プカンバル死の鉄路」という名称で人口に膾炙することになった。

工事作業員たちはジャングルを切り開き、急峻な山岳地帯をうがち、沼地を埋立て、川に橋をかけ、道を作って線路を敷設したが、熱帯のさまざまな疫病に加えてリアウの沼沢地にはたくさんのマラリア蚊が棲息しており、昼夜を分かたず休みさえない突貫工事で体力を消耗し、量的質的に不十分な食事で抵抗力すら低下したかれらは、容易に死の腕にからめとられて行った。

動員された連合軍戦争捕虜6千5百人超ということについて、インドネシア語情報の多くが戦争抑留者と表現し、ヨーロッパとプブリミの混血者が少なくなかったと書いていることから、7千人近い欧米人の中に民間人抑留者も少なからず含まれていたのではないかという印象をわたしは受ける。

というのは、日本軍は蘭領東インドを占領すると、敵軍捕虜や敵性民間人を捕らえて抑留者キャンプに収容したことから、抑留者キャンプの単位で見ると、キャンプにいた人間は敵軍捕虜だけではなくたようにわたしには思えるのである。

その渦中であつた抑留者のひとりが書いた文章には、1943年10月と12月にパダンの男性と婦女子の両抑留者キャンプからリアウ Riau 州カンパル Kampar 県バンキナン Bangkinang に全員が移動させられた、という話がある。工事現場に近い土地に軍人捕虜・民間人・婦女子までもが移されたようだ。1944年末には、バンキナン抑留者キャンプの人口は3千2百人に達していたらしい。

このプカンバル死の鉄路建設工事では、線路が延びて行く中で要所要所の13カ所に労務者キャンプが

作られ、そこが列車の停車駅にもなった。13番目が西スマトラ州のムアロになっている。バンキナンはもちろん、線路沿いの労務者キャンプのひとつではない。そこはもっと大規模で恒久的な抑留者収容施設であり、鉄道線路からも数十キロという離れた位置にあった。

また体験者である別のひとりのアメリカ人船員が書いたものには、プカンバル死の鉄路建設工事に日本軍は、1944年5月から9月までの期間に5千人を超える連合軍捕虜を投入したという文が見られる。5千人のうちの4千人近くはオランダ王国植民地軍の軍人であり、1千人近くが英国陸海空軍軍人だった。他にオーストラリア人2百人と米国人15人も含まれていたが、その多くはドイツのUボートに沈められた商船の乗組員だった、とかれは書いている。かれはまた、死の鉄路で生命を失った捕虜7百人の平均年齢は37歳3カ月という統計数値まであげていた。[続く]

「スマトラ死の鉄路(5)」(2019年07月01日)

1943年3月から、ジャワ島で徴用された労務者の集団がプカンバルに到着するようになった。工事はまずプカンバル鉄道駅操車場の建設からスタートした。鉄道線路敷設工事着工は1943年9月となっている。

線路や枕木などの資材は北スマトラ州のデリー鉄道会社 Deli Spoorweg Maatschappij から運んできたものだったが、東ジャワ州マランの鉄道会社 Malang Stoomtram Maatschappij の名前が入った資材を目にした労務者の証言もある。線路の上を走らせる機関車もデリーから3台運んできた。

工事は1945年8月15日に完了したという表現をさまざまな記事に見出すのだが、諸事情を勘案するとどうやら、大日本帝国の無条件降伏によって工事作業の進行がその日終焉を迎えたということのようだ。

線路敷設は完了していてプカンバルとムアロはつながっていたが、工事作業のすべてが終わっていたわけではなかったのだろう。そんな状況だったから、列車が走るくらいは少なくとも可能だったにちがいない。

工事期間中に資材輸送は元より、試運転などで線路上を列車が走ることは随時行われていたものの、究極目標であるサワレントの石炭をプカンバルまで運ぶことは一度も行われないうまま、すべてが終わってしまった。

反対にこの鉄路は、抑留者を西スマトラに戻すのに大車輪の活躍をしたとのことだ。そしてそんな戦争の事後処理が済むと、誰一人としてその鉄路に目を向ける行政者と業界者はいなくなり、長い年月のうちにジャングルの中に呑み込まれて行った。

各地域地域で地元首長が線路などの資材を取り外して売却し、3台あった機関車も1台を残して行方不明となった。スクラップにされた可能性も小さくない。

プカンバル市内には機関車という名前の通り Jalan Lokomotif がある。死の鉄路を除いて鉄道線路がまったくないプカンバル市にとっては、奇妙な話だ。ひょっとしたら、そこが操車場の跡地であり、3台の機関車がそこに置かれていたのかもしれない。

それとは別に、スルタンシャリフカシム二世空港に近いシンパンティガ地区に、機関車が一台、コンクリート台座の上に置かれて記念碑になっている場所がある。1892年にドイツで作られたC3322型機関車がそれであり、日本軍がデリーから運んできた3台のうちのひとつらしい。記念碑は1956年に建てられた。[続く]

「スマトラ死の鉄路(終)」(2019年07月02日)

その場所は墓地になっていて、「鉄道記念碑労働英雄墓地」Monumen Kereta Api dan Makam Pahlawan Kerja と名付けられている。英雄墓地 Makam Pahlawan は国内あちこちの町にあって国に貢献したひとびとが葬られているのだが、労働英雄墓地というのは全国でここだけにしかない。

まるで社会主義国を思わせるような名称になっているものの、その種のものとは無関係で、労働英雄というのは日本軍が徴用し、労働作業の中で没したインドネシア人労働者に捧げられた献辞だ。

1978年11月10日に時のリアウ州知事がオープンしたこの墓地には、24の墓がある。墓石を見ると、1944～45年に死亡したトゥマンゲン、プカロガン、クブメン、マディウン、ソロなどの出身者が葬られていることがわかる。

ここに葬られたひとびとは、遺体と身元が明確だった労働者の一部だ。8万人と言われている死者の大半は、鉄道線路に近い場所に掘られた大きな穴に集団埋葬され、名前・出身地・年齢などの確かな記録が作られることなく、リアウの土と化したものと推測される。

スブランタス・シスワント州知事がこの墓地を作ったのは、日本軍に使役されて生命を落とした労働者たちを追悼するためだ。この墓地と記念碑は日本軍の暴虐行為への怒りを示すものなのである。

知事がかれらに捧げた追悼の辞が記念碑に記されている。

「労働英雄」

やあ、民族の華たちよ

あなた方は支配者日本人に連れて来られた。働け、働け、働け

賤しめられたあなた方の運命

骨と皮ばかりでしかない肉体

あなた方はここで共に休息する

家族に知られず

名前もなく、葬礼もない

だが、あなた方の功績を民族は忘れない

労働英雄とはあなた方のことだ

おお、アッラーよ、かれらをあなたの膝に委ねさせたまえ

かれらに赦しと祝福を

1978年11月10日シンパンティガにて

リアウ州知事 RHスブランタス・シスワント

[完]

「ジャワにも死の鉄路(1)」(2019年07月03日)

スマトラ島死の鉄路とよく似た話がジャワ島にもある。

ジャワ島では、オランダがその炭鉱開発に取り掛かる前に日本軍の進攻が行われたために、日本軍は炭鉱を稼働させることに併せて、石炭を運び出すための鉄道敷設も同時に行った。

1943年2月にそのプロジェクトが開始され、1944年4月1日に竣工してからは、毎日3百トンの石炭が南バンテンのバヤ Bayah からサクティ Saketi へ運ばれ、また炭鉱や鉄道関連の勤め人800人も客車に乗って通勤したような話になっている。インドネシアで労務者悲話が語られるとき、必ず登場するストーリーのひとつが、このバヤ炭鉱だ。

現在バンテン州ルバツ県バヤ郡サワルナ村となっているプラウマヌツ Pulau Manuk のマンドウル Mandur 山で石炭が産出することをオランダ植民地政庁は知っていた。そこでは地元民が少量の石炭を掘り出しては、適宜自家消費あるいは近隣の地場産業向けに販売していたのである。

その地域はインド洋の波が洗うジャワ島南海岸部にあり、プラブハンラトゥから西へ40キロほどの位置になる。交通の盛んなバンテン北部からは極めて遠く不便な遠隔地だ。

植民地政庁は1936年に株式会社 NV Mynbauw Maatchappij Zuid Banten を設立して現場の実地探査を開始した。しかし何らの具体的な生産活動が開始される前に1942年の日本軍ジャワ島占領が行われて、バヤのマンドウル山炭鉱は日本軍の手に委ねられたのである。蘭領東インドの資源獲得を南方進出戦略の骨子のひとつにしていた日本軍がそれを捨て置くわけがない。

バンテン地方の鉄道網は、1896年に国鉄 Staatspoorwegen がバタヴィアからランカスピトゥン Rangkasbitung～チレゴン Cilegon を経由してアニエルキドウル Anjer Kidul⁴に達する本線と、その途中のドゥリ Duri からタンگران Tangerang に至る支線、総延長175キロをまず建設した。

その後、ランカスピトゥンからパンデグラン Pandeglang～サクティ Saketi～メネス Menes を経由してラブアン Labuan までの56キロの支線が作られ、更にチレゴンからはムラツ Merak への支線も作られた。

その鉄道網を手に入れた日本軍は、サクティ～バヤ間を結ぶ89キロの鉄路建設を開始したのである。まずオランダが1906年に建てたサクティ駅舎を建てなおして、そこから支線を延ばす準備を整えた。⁵支線のための鉄道資材は中部ジャワの砂糖工場で使われていた軽便鉄道線路などがメインを占めた。1944年4月1日に行われた開通式で貨車を引いた機関車はBB10. 6だったそうだ。⁶ [続く]

⁴ 地図上では Anyerkidul となっている

⁵ 鉄道網に関しては次ページ地図参照

⁶ 詳しくは <http://www.keretaanakbangsa.com/wp-content/uploads/2018/08/KISAH-PENINGGALAN-KERETA-API-BANTEN.pdf>



「ジャワにも死の鉄路(2)」(2019年07月04日)

鉄橋が20箇所には設けられた。鉄橋の両端には頑丈な礎石が使われて列車の運行の安全性が確保されていた。プカンバル死の鉄路に作られた鉄橋とは大違いのものであり、その両方の実地調査を行った現在のインドネシア国鉄技術者は、スマトラの死の鉄路は実にいい加減な作り方がなされていた、とコメントしている。スマトラでは実際に鉄橋が崩れ落ちた事例の証言が得られている。

また、サクティ駅とバヤ駅の間が9カ所作られた。線路は全線が単線で、駅だけが複線にされ、すれ違う列車の交換場所に使われた。バヤ駅からは更に石炭産出場所のマンドゥル山まで線路が延長された。

日本軍はその鉄路建設工事に現地人労務者を動員し、工事エンジニアにオランダ人抑留者を起用した。労務者の大半は中部ジャワのプルウォレジョ、クトアルジョ、ソロ、プルウォダディ、スマラン、ヨグヤカルタなどでかき集められた14～30歳くらいの男たちだった。

1942年に26歳だった労務者の生き残り、マディさんは2011年にこう語った。

わたしは西ジャワ州スカブミ県チランコップ村の故郷にいたとき、バヤ炭鉱で働かないかという誘いを受けました。やってきたら、鉄道線路工事のほうへ送られました。チハラ労務者キャンプで線路工事のためのいろんな仕事をさせられました。仲間が線路の両脇で、死んでいくんですよ。死んだら、線路からあまり離れていない場所に遺体を埋めていました。きつい肉体労働をさせられて、しかし食べ物はろくに与えられませんでした。腹をすかして死んでいった仲間も少なくなかったです。体力を消耗する仕事をさせられているのに、食事はほんのわずかなコメの飯と指先くらいの魚が一切れ。あれでは生き残るのが不思議なくらいでした。

鉄路が完成すると、石炭掘り出しに力が入る。採鉱はインドネシア人が井戸と呼んだ縦穴方式で、狭い穴を8メートルほど掘り下げていく。そんな穴が至る所にあけられている。

1943年ごろまだ子供だった地元の老人は昔を回顧する。炭鉱は日本人の怒鳴り声と労務者のうめき声、行き交うローリーの音がひとつになって、喧騒の渦巻く場所だった。父親が日本人から病気や怪我をした労務者に関する報告仕事を与えられ、子供だったかれも父親の仕事に付いて回った。かれは採掘場でやせこけた死体を何度も目にしている。

つまりかれの父親も炭鉱に働きに来た労務者のひとりであり、かれは地元に住つた労務者の子孫だったということになる。[続く]

「ジャワにも死の鉄路(終)」(2019年07月8日)

1943年から45年までの間に、労務者への待遇は大幅な変化を起こしたのではあるまいか。生き残り労務者の中には、与えられた飯の中にはモミや小石がいっぱい混じっていたという話や、250～400グラムの米が与えられるという話と大違いで、量をはるかに少なく、時にはゼロになったこともある、という話が溢れている。おかずは味のないスープに若いパパヤの実が入っていたり、水草と塩魚一切れというようなものが普通だったようだ。

炭鉱労務者は2万人が徴用されたという説が有力だ。しかし鉄道や付属施設建設に駆り出された労務者がどのくらいいたのかについては、諸説芬々としてはっきりしない。ましてや炭鉱での死者数、鉄道工事での死者数は、なにひとつはっきりした記録が作られていない。炭鉱と鉄道の両方で総勢9万3千人の労務者が没したという説もあるのだが、そうなると十数万人という労務者がそこに動員されたことが推測され、鉄道工事には8万人超という算数になるわけだ。しかし、プカンバル死の鉄路220キロに投入されたインドネシア人と西洋人の合計が11万人程度だったというものに対比させると、距離的に半分にも満たない89キロに投入された人数がどうもしっくりしない。

インドネシア語ウィキには4百万から1千万のインドネシア人が日本軍の労務者にされたという表現が見られ、またジャワ人労務者の30万人超が島外あるいは外国に送られたという別の記事も見られる。そうなるとジャワ島内に労務者があふれかえることになりそうだが、それほど多くのプロジェクトがジャワ島内で実施され続けたのだろうか？ひょっとすると、1千万人などというのは人数に日数を掛けた延べの数字なのだろうか？

それはともあれ、アマツさんのように、家族のだれも知らないうちに連れて行かれ、挙句の果てに線路脇や炭鉱近くに遺体を埋められたひとびとについては、数え出す術が何もない。

バヤ～マリンピン街道沿いにあるバヤ第一国立中学校の近くに、高さ3メートルの記念碑が建てられている。この塔を多くのひとは「労務者の塔」と呼んでいるようだが、正確には「タン・マラカ労務者の塔」Tugu Romusha Tan Malaka となっているようだ。そこは旧バユ駅があった場所なのである。

1946年に建てられたこの記念碑は、官憲の追跡を逃れて地下に潜った左翼系インドネシア独立運動家タン・マラカが偽名を使ってバヤ炭鉱に潜入し、そこで現地人側の炭鉱運営職者となって2千人の労務者のケアを行ったことを記念するものであり、プカンバルの「鉄道記念碑労働英雄墓地」とは意味合いが異なっている。

そうではあっても、バヤ炭鉱について物語るインドネシア人のほとんどすべてがバヤを日本軍が行った非人道的な労務者システムの実例とし、それに非難の舌鋒と怨嗟の声を向けているこの民族感情を、バヤのタン・マラカ労務者の塔が打ち消しているわけではあるまい。

インドネシア政府は最終的にバヤ炭鉱を、1953年に閉鎖した。ここでも、たくさんのインドネシア人労務者の生命を奪って建設された死の鉄道を列車が走ることはなくなり、線路は取り外されて屑鉄として売却され、今やその姿はほとんど消滅している。[完]