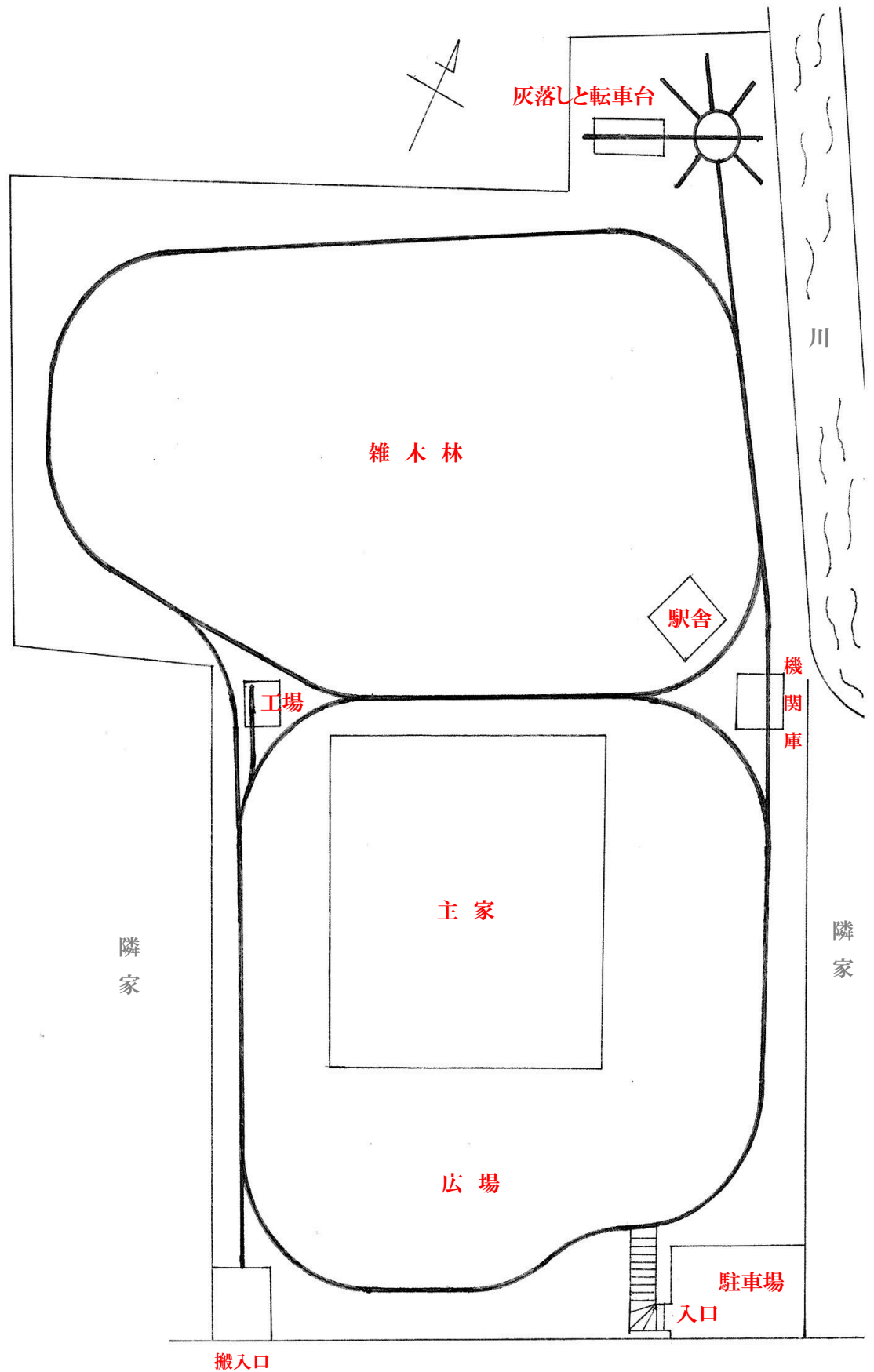


線路の紹介



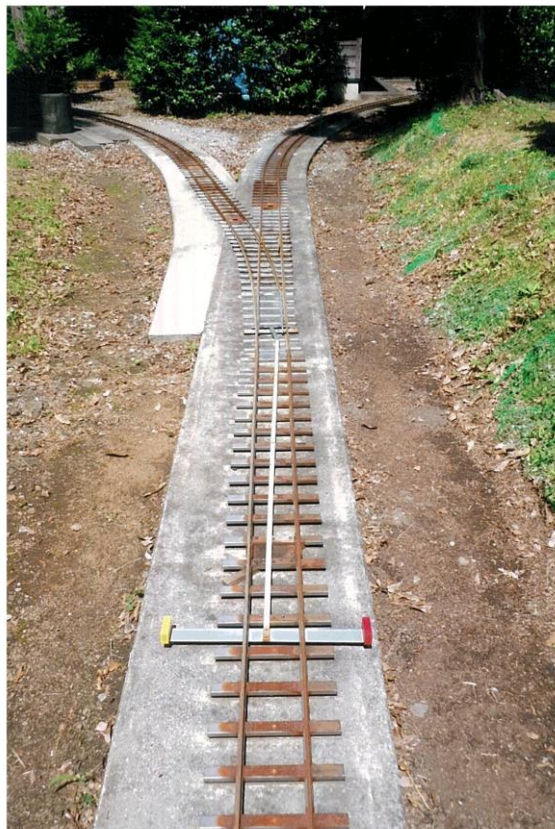
<全体案内>

当館の線路は、広さ 1000 坪の土地に図で表したとおり、8 の字のおなかの部分に縦棒二本を追加した形になっています。ゲージ(線路幅)は、127mm(5 インチ)の単線です。外周を一周すると 185m、8 の字を廻ると 241m、外周を廻った後 8 の字に乗り入れて元に戻ると 426m を走ったことになります。曲線の半径は、全部が 10mR で統一しました。全体的には、木々の間を通り抜ける林間コースと云えましょう。

線路の材質は、鋼材引き抜きレールで、枕木(鋼材)に溶接してあり、コンクリート道床上に一部を除いて単に置いてあるだけです。これは、季節の温度差による線路の伸び縮みを全線で吸収するのと、掃除を簡便化するのに寄与しているでしょう。

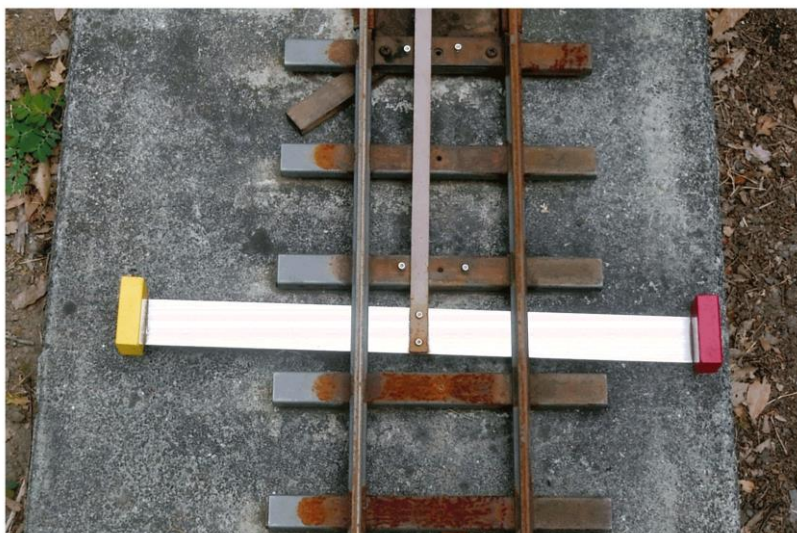
図を見ておわかりのように転轍機(ポイント)は、全部で 9 ヶ所ありますが、東西二ヶ所ある三角線(デルタ線)にかかわる六ヶ所は、乗車したまま方向転換が可能です。

ポイントの手前 2m ほどの両側にテコがあり、行きたい方向に押すことで、瞬時に線路方向が変わります。



このテコは、運転手が列車から降りることなく、手または足で線路の内側に押し込むことができ、コツを覚えると列車のスピードを落とすことなく、軽く手または足で行きたい方向にポイントを交換することができて爽快です。

当館では、この方式を「**蹴飛ばし式ポイント交換**」と名付けています。



逆に分岐線からポイントに入ってくる列車は、その時のポイントがどちらの状態であろうとも、ポイントに乗り込んでくる列車そのものがポイントを交換しますから、何の手続きも必要ありません。この方式を「**乗り込み式ポイント交換**」と呼んでいます。

その他の付属設備として、転車台(ターンテーブル)、灰落とし(アッシュピット)、列車搬入口、機関庫、車両修理工場がありますが、これらの設備については、後段で個別に案内をいたします。

どの線路にも設計の狙いとか、特徴とかがありますが、当館の線路におきましては、次の二点の特色を楽しんでもらえればと考えております。

一つ目は、全線において平坦になるように設計されています。工事誤差や経年変化による地盤の変動、さらに線路下をはしる木の根による地面の隆起などを除けば、まったく平坦ですので、線路の高低差による列車のスピードの変化は、一切ありません。従いまして、機関車の牽引力を最大限いかして、ストレスのない快適な運転を楽しんでいただけます。経験によりますと、4軸動輪の中重量級機関車にトレーラー(客車)6台を連結して、それぞれ大人子供混合で3人ずつ、計18人を乗せて軽々と走り回ることができました。この場合、人間18人の重量を牽引するよりもトレーラー6台を10mRの曲線から引き出す方が機関車にとって負荷が大きいようでした。トレーラー単体は、なるべく短く、編成も短くした方が快適な運転が楽しめます。しかしながら、線路が平坦であることで、上り坂の空転音や過負荷による重厚なドラフト音、さらに下り坂の惰行音を楽しみたい向きには、少々物足りないかもしれません。

二つ目は、線路図を見ていただくとわかりますが、デルタ線が二ヶ所あることです。これは、以前からあった南側(道路側)のループ線に新しく北側(転車台側)のループ線をつなげたために、やむなくこのような形になったわけですが、このことにより、多彩な方向転換が楽しめる効果を生んでいます。まず、機関車およびトレーラー単体は、転車台で方向転換できますが、8の字と縦棒がありますので、南側ループ線を使っても北側ループ線を使っても逆向き運転ができます。ループ線の楽しみは、乗車している間に、列車が止まることなく編成全体が方向転換できることにあります。乗客は、過行く風景を楽しんでいる間に、気が付くと逆向きに走っているわけですから、歓声があがること間違いなしでしょう。次の方向転換は、東側と西側にあるデルタ線です。このデルタ線でも編成全体の方向転換ができますが、変換途中にバック運転があり、運転手はともかく、乗客は、その旨を告げない限り、事故があったのではないかと例外なく驚きます。長い編成のバック運転は、運転手も楽しいものです。

<転車台(ターンテーブル)と灰落とし(アッシュピット)>

敷地の一番奥、北側端の角地に転車台と灰落としがあります。転車台の長さは 2230mm ありますが、JNR 形蒸気機関車の 127mm ゲージ、標準的な縮尺 8.5 分の 1 では、C58 形ぐらいまでが転換できる最大だと思います。それ以上の D51 形、C62 形などの大型機関車は、デルタ線やループ線を使って転換することになります。



深さは、路面より 190mm あり、底面は、平坦です。したがって、テンダーやトレーラーにまたがって転車台に乗り入れたとしても、両足が底面に着きますから多少ふらついてもストレスを感じません。



転車台を横一文字にして、左に乗り込むと灰落としに出ます。この灰落としの特徴は、その深さにあります。それは、1330mm もあって、灰落としの下に降りると路面が胸の位置です。写真のように中は広く、機関車の下をくぐって右側から左側また、逆にと行き来できます。



我々の機関車は、大体において重く、特別な装置を考えなければ、機関車の下側、つまり、車輪の裏側を見ることができません。ボイラーを乗せるフレーム部分を別に走り装置ともいいますが、機関車の走行前、走り装置全体に給油をしないと車軸やロッドが焼き付くことがあります。当館のように線路が地面すれすれでは、地面が邪魔をして極めて給油しにくいのです。機関車を灰落としに入れ、運転者が少し背を低くすれば、目の位置に車輪がくるわけですから、給油し放題というわけです。また、運転後の掃除や小修理の場合も灰落としの周りに道具を置いて、機関車の下側から手を入れれば、普段いき届かない掃除や点検、修理ができることになります。

<機関庫(エンジン・シェッド)>

通常エンジン・シェッドというと、修理工場も含みますが、ここは、単に機関車を駐機しておくだけの場所です。以前に有った南側の線路の行き止まり線に機関庫があつて、北側に線路を延長する際、本線を機関庫の中を通して、北側の新線につなぐ構成にしたので、外周を通る場合、機関庫の中を突っ切る形になります。



この中は、路面より一段下がっているのので、鉄製アングルを二本平行に置いてこれを線路として渡る仕掛けになっています。これがあたかも鉄橋を渡るかのような音がし、屋根がトンネルというか、スノー・シェッドというか、なかなか鉄道らしい雰囲気を得られる場所です。



<駅舎>

8の字の東側交点にあるのが駅舎です。名前は、まだありません。駅舎と云ってもログハウスの物置をそれと見立てているだけで、立木のテーブルとイスを置いただけです。プラットフォームは、本物の鉄道の枕木を敷き詰めて、特徴のある歩き心地を表現しました。将来は、切符売り場や庇なども追加します。



＜機関車搬入口＞

当館の線路上でお手持ちの車両を走らせたいときは、この搬入口から車両を線路上にあげます。通路面からの高さは、930mm あります。段差がありすぎると考える向きもありますが、そのため中級機の重量に耐えうるリフター(こんな言葉があるのかな。すなわち油圧で上下させる台)がありますから心配いりません。



<工場>

当館にある車両類を製作、修理する場所です。工場などと云っていますが、いずれも小型の旋盤とフライス盤それにボール盤が備わっているだけです。頑張っでこれで127mmゲージまで機関車を作っています。

写真で見るように工場の中まで線路が引き込まれてしまいますと、工場内の足場が悪くなりますので、この引き込み線は、入口の手前から仮設で、本線に繋いでありません。普段は、線路を外して別の場所に置くようにしています。

