

# Nanatsuboshi's Z Family



「おいらのZファミリー」 by ななつぼし☆さん

### 1. SBB(スイス連邦鉄道) Ae6/6 型電気機関車

“Marklin Z/スイス、ドイツ風レイアウト”と名づけましたので、それらが中心になります。

顔・形・色などに一目惚れした車両が集まりました。

強いて言えば、当時、ウインドウショッピングで目に留まった幾分古い時代のものが多いことでしょうか。  
気に入った車両は、今も指名手配中です。でもコレクターではありません、フゥン？これってコレクター！？

列車一編成の走行場面を手軽に楽しめるところが、かわいらしいZの魅力かも知れません。

走る姿を見るもよし、ときにケースの蓋を開けて眺めるもよし！ ですよ！



機関車中央にスイスの都市 Altdorf(アルトドルフ)の紋章が入っています。

Basel(バーゼル)、Zurich(チューリッヒ)の紋章が入ったタイプもあります。貨車も客車も牽引していたようです。Re4/4(鷗形)電気機関車など、スイスにはこのような赤い車両がアルプスの山々をバックに、とっても似合いますね。

スイス山岳鉄道の RhB (レーティッシュ鉄道)、FO(フルカオーバーアルプ鉄道)、BVZ(ブリーク・フィスプ・ツェルマット鉄道)など、たくさんの鮮やかな赤い機関車や車両そして黄色いパノラマカーなんかも、どんどん製品化してくれないかな。



右が Altdorf(アルトドルフ)の紋章で、屋根の中央部がシルバー塗装されています。

左が Zurich(チューリッヒ)の紋章ですが上に STADT ZURICH(チューリッヒ市)と書かれています。

車体番号と形式番号は読み取れますが、真ん中の表記は見えません。

鉄道ファンの皆さまのように詳しくないので、ちょっと調べてみました。機関車の形式番号である1文字目は最高速度を表すようです。

Aは85~110km/h、Rは110km/h以上、2文字目は動力源でeは電気、6/6や4/4は(動軸数)/(全軸数)ですね。



## 2. Orient Express

ノスタルジー・イスタンブール・オリエント・エクスプレスです。



欧州の人たちがオリエント(東方の人たち)への憧れを抱き、パリ/ロンドンを出発、数ある国境を越えて終点の東洋の神秘に満ちたイスタンブール(トルコ)までの、夢とロマンを乗せた広大な旅です。落ち着いた品格で上品漂うプルマン・カー、スリーピング・カーの“青きプリマドンナ”と呼ばれていた金色の装飾が施された濃紺の車体、アール・ヌーボー、アール・デコ様式でデザインされたノスタルジーを誘う車内、最高級フランス料理をフルコースで味わえる食事など、言わずと知れたこの豪華絢爛な国際列車が“走る貴婦人”の愛称を持つ、初代オリエント・エクスプレスです。全盛期は1920～30年代だそうです。その後観光用の復元列車として登場したのが、ベニス・シンプロン・オリエント・エクスプレス(VSOE : Venice Simplon Orient Express)やノスタルジー・イスタンブール・オリエント・エクスプレス(NIOE: Nostalgie Istanbul Orient Express)ほか多くの〇〇・オリエント・エクスプレスと称する列車が生まれ、昨今も古き良き時代をしのぶ勇姿を各国で見せています。1988年、日本にもやって来ました。



上左から、プルマン・カー(座席車)、バゲッジ・カー、下左から、スリーピング・カー(寝台側から)、ダイニング・カーです。



車両セット以外の増設車両、バーサロン・カーです。

グランドピアノの調べが流れる・・・いいなあ。リクエストもできるとか・・・またいいなあ。そしてグラスを傾ければ！・・・またまたいいなあ。見えにくいですが上のスリーピング・カーの写真では、左側に VOITURE・LITS(フランス語)、右側に CARROZZA CON LETTI(イタリア語)。

車両反対側には、SCHLAFWAGEN(ドイツ語)、SLEEPING-CAR(英語)と四ヶ国語で表記されています。さすが、ヨーロッパ各国を結ぶ列車です。

オリエント・エクスプレス生みの親、ワゴン・リ社の格調高い向かい獅子のエンブレムが車両側面センターに誇らしげです。これも、Z ではつらい(笑)

蒸気機関車は、バイエルン王国鉄道の名機、旅客用蒸気機関車 S3/6 形(のち 18.4 形に)をモディファイしていますが、実車ではなさそうです。

パンフィック形(2C1 軸配置=2 軸の先輪、3 軸の動輪、1 軸の従輪)の大きな動輪とロッドがゆっくり動く美しい容姿に、ついうっとり。

夢いっぱいのオリエント・エクスプレス…その当時にタイムスリップしたい…。

### 3. DB(ドイツ連邦鉄道)BR103 電気機関車と TEE 客車



ドイツの名機 103 形電気機関車は、TEE(Trans Europe Express)や IC の牽引機としてあまりにも有名ですね。ライン川の景勝地ローレイや古城をバックに走る美しさ(写真ですが)に思わずため息が出てしまいます。1970~80 年代に、客車列車で最高速度 200km/h を誇り西ドイツの花形列車として大活躍しました。

デパートのショーウィンドウで初めて見るこの編成に、心惹かれしばらく釘づけだったのを思い出します。その後、N ゲージ FLEISCHMANN の編成を衝動買いしたのが、ヨーロッパ型モデルとしては初めてで、レイアウト製作の夢が膨らむばかりでした。

日本の電気機関車は、四角四面でカラーも地味なものばかりだったので、卵形で流線形の優美な車体そして明るくきれいな塗装(ドイツ国旗をイメージ)に一目惚れです。現在も大好きな車両たちですね。



上左から、オープンシート・カー、ビスタドーム・カー、下左から、ダイニング・カー(パンタ付)、コンパートメント・カーです。

103 形電気機関車の女性的なスラリとした身の丈、まろやかで愛くるしい顔が男性の心を虜にするのでしょう。

モデルのツートンカラーには、前~中期の少し濃い目のクリーム/朱色がかったワインレッド、後期の薄いクリーム/渋いワインレッドの2種類があります。わたしはハデな方が好みな(笑)。汚れもありますが実車も微妙に色違いがあるようですね。映り方で変わるんでしょうかね。

正面にあるエンブレムの DB ロゴ色も違います。

ビスタドーム・カーの展望席より車窓を満喫する乗客たち。

#### 4. SBB(スイス連邦鉄道)Be6/8 形電気機関車、クロコダイル



1920年のゴッタルド線(1882年開通)の電化に伴い、長大な編成を牽引しながら難所ゴッタルド峠越えの急カーブの連続を切り抜けられる強力な電気機関車の開発が必要とされ、その結果、誕生したのがGe6/8形貨物列車用電気機関車です。

後に最高速度が65km/hから80km/hにパワーアップされ、形式名がBe6/8になりました。(表記Cは60~65km/h、Bは70~80km/h)当時のモーターは大型のため床板上部にしか置くスペースがなく、モーターの軸から各動輪に駆動力を伝達するため、蒸気機関車のようなロッドを採用しています。駆動台車を両端に、中央部には運転室と、車体を3分割して急カーブをクネクネ曲げながら走ります。このように体をクネクネさせる様や色、形がワニに似ているため、機関車の形式名よりも「クロコダイル」や「クロコ」というニックネームで呼ばれるほど、たいへん人気があり親しまれていますね。

同タイプ(凸形)の機関車に、レーティシュバーン(RhB)のGe6/6形電気機関車(Gは狭軌:1000mm)が有名です。「ミニ・クロコダイル」と呼ばれていますね。また、RhBにはクロコ仲間のGe4/4形電気機関車もあります。BEMO社製のHOmには、どちらもあつのに…残念。

運転室前方の窓や駆動台車なんか「クロコダイルの目や口」みたいで、滑稽な形が大好きです！ロッドの動きやクネクネ走る姿を見ているだけで楽しくて(^)/。貨物用ですが客車を引かせています。

#### 5. ミュージカル「Ludwig II」列車



バイエルン国王ルートヴィヒII世の生涯を描いたミュージカル、「Ludwig II」の公演を記念して、王室色であるロイヤルブルー(濃い青色)のペイントをバイエルン王国の機関車(S3/6形)と専用客車全体に施しており、ゴールドとブラックのカラーと相まって、飛び切りの美しさのため息が出るほどの仕上がりになっています。

バイエルン王家の中でも最も美貌な彼は、城造りにも耽美主義で、莫大な費用をかけて建設した最も有名な白亜の城が、かのノイシュバンシュタイン城です。シンデレラ城(ディズニーランド)のモチーフになっていますね。ほかに2つの城を建てていて、ヴェルサイユ宮殿そっくりの未完の城、ヘレンキームゼー城と自分ひとりのためだけに建てた城、リンダーホーフ城、どれも豪華絢爛で美しく素敵ですね。しかし彼は謎の死を遂げ…



彼の生涯を描いたミュージカル「Ludwig II」は、ノイシュバンシュタイン城を臨むロイヤルブルー・シアターで上演され、国内、外国人旅行者を問わず、大変人気があるようで、そこへ向かう特別列車に見立てられました。

ワーグナーの調べとともに突然おとぎの国からやって来て、わたしを不思議な魔力で惹きつける、まさに“風の妖精”と呼ぶに相応しい列車がこの「Ludwig II」です。

他の車両とは何かが違う、否応無しに夢見心地な気分誘なわれてしまうのです。

あへ、ロマンティック街道にも行って見たい(ー、)

#### 6. DR(ドイツ国有鉄道)VT11.5 形ディーゼル列車



DBの技術の粋を集めて作られた車両で、1950～60年代にTEE(Trans Europe Express)の国際特急列車として活躍しました。行楽列車「Alpen See Express」のあと、1990年にIC(Intercity)「Max Liebermann」として10両編成でカムバック、DRのもと“ハンブルグーベルリン間”で運行が再開されましたが、それもつかの間、度重なる機器類の故障が命取りとなり、悲運にも終焉を迎えることとなります。

「イヌの鼻」と呼ばれるオランダの電車と同じボンネット・タイプの先頭車は、独特の優美な流線形状で印象的です。こちらVT11.5はたれ目で鼻が長く、無茶なダイエットのリバウンドで、ぼってり顔になったゴールデンですね。ワニやイヌとかメガネザルにブタでキツネが出てきてチワワですか、募集します…動物顔だよ、全員集合！（笑）

形式番号はVT11.5形から、後の1968年(コンピュータ番号化)にBR601と改めています。



荷物室付きディーゼルカー、最後尾が業務用室付きディーゼルカー、下左から、ダイニング・カー、コンパートメント・カーです。

実車の基本編成が7両のため、3両の増結セット(コンパートメント/オープンシート/バーサロン)もありますね。オリジナルの TEE カラーである上回りベージュ色が白っぽいクリーム色になり、先頭車の側面にあった“Trans Europe Express”の表記がありません。

1車両が短く、先頭車で 90mm、中間車で 80mm の長さ(TEE ロング客車は 120mm)、そして連結間(専用の連結棒)がくっついてるので、ひと味違った走行風景を楽しめます。カーブがきついレイアウトにも良いでしょうね。前後 2 両が動力車で、持った感触もズッシリの重量は 38g、Marklin の中では重いです。(BR103 は 30g、88mm)  
進行方向の動力車から集電して、中間車の連結棒を通り、後の動力車に電気を送る仕掛けになっていますが。。。自動往復運転(先頭の動力車両を電気検知)を組まないのであれば、かがみさんに倣ったマルチユニットの集電改造で、間違いなくぎくしゃく走行が改善され、とてもスムーズになりますね。

また、ヘッドライト(3 灯)、テールライト(赤 2 灯)、室内灯が LED 仕様のため中低速でも明るいですが、この過ぎゆく赤いテールライトをぼんやり眺めていると、一抹の哀愁を感じます。列車のテールライトって・・・

## 7. DRG(ドイツ国有鉄道公社) RHEINGOLD

1928 年にオランダの Hook とスイスの Basle を結ぶ国際列車として登場したのが、初代 RHEINGOLD です。



車両ごとに異なる凝った内装や食事も楽しめた、往年の良き時代を代表する名豪華急行列車です。荘厳、華麗という言葉がお似合い。この初代 RHEINGOLD は第2時世界大戦の影響を受けて、1939 年に姿を消しましたが、のちにその名を冠する列車が復活します。動態保存されていて、現在もイベントなどの特別列車として活躍中です。牽引機は高速旅客用蒸気機関車 BR18.4(元は S3/6)です。

ゴールドラインが冴えるブラックボディに、足回りがレッドのコントラストはとっても精悍で美しい！

前部、左右に設けられてたステップとデフレクタ(ボイラーの横に付いている除煙板)は魅力的で、この部分だけがブラックの艶消し仕上げになっています。

バゲッジ・カー、1等サロン・カー、1等サロン・カー(キッチン付)、2等サロン・カー、2等サロン・カー(キッチン付)の編成です。実車では、万が一の事故に備え、乗客の安全を導くために蒸気機関車の次にバゲッジ・カーを連結する場面が多かったようです。色はクリームとバイオレットブルーのツートンカラー(写真ではブルーぼく見えますが)、側面にはゴールドで「RHEINGOLD」の表記とゴールドラインが引かれ、これもまた美しい。レイアウト製作プラン中に購入した、初めてのZ車両がこれです。

かがみさんちの Trains Gallery にも仲間が紹介されています。

#### 8. SBB(スイス連邦鉄道) Ae3/6II 形電気機関車と客車



1922～1926年にかけて、平坦線の急行旅客列車用として60両製造されたようです。設計・製造はSLM(Swiss Locomotive)とMF(Machine fabric Oelikon)で、1919年の試作機関車Be3/5に改良が加えられ誕生。オルテン、ルツェルン、バーゼル及びチューリッヒの機関区に配備されました。

パンフィック形(2C1軸配置)のロッド駆動で、最高速度は85～110km/hです。

オリジナルはブラウンで、その後グリーンにも塗装されました。1977年までに59両が姿を消し、残る1両は交通博物館に保存されています。

※顔・形・色などに惚れて手に入れ、実機の調べが後からのため、誤りがございましたらお知らせください。

この機関車も、チョコマカとロッドを動かしながら元気に走ります。とってもかわいいですね。走行音はたいへん静かです。車重が軽いので、3両の牽引が限界です。バグ犬ってミヤザキさんと呼ばれていますように、ヨークシャーだかスコティッシュ・テリアだか、そんな顔にも見えたりして(笑)

客車は戦前に製造されたとありますが詳細はわかりません。BLS(Bern Lotschberg Simplon)鉄道が設計したようです。オープンシート・カー(1st/2nd class)2両とバゲッジ・カーです。

#### 9. DB(ドイツ連邦鉄道)BR221形(旧V200.1)ディーゼル機関車とSBB(スイス連邦鉄道)Am4/4形(旧V200)ディーゼル機関車



V200.1形は、V200.0の改良形でエンジンが強化されています。本国では愛嬌のある顔をしたV200形は人気者ですね。



「どうせわたしの目は、ウルトラマン・セブンよ、フン！」とお見合いで断られ、ふて腐れているヤップ島の酋長の娘。

Am4/4 形は、かがみさんの Trains を見て欲しくなり、それに SBB とくりゃ、なおさら買いでしたね(笑)  
車体側面には、SBB(ドイツ語)、CFF(フランス語)、FFS(イタリア語)と【スイス連邦鉄道】が三ヶ国語で表記されています。  
かがみさんちの Trains → Am4/4 に実機の詳しい解説がありますので、そちらをご覧ください。



酋長の娘さん、無事結婚できたんですね。えっ！ドイツからスイスへ嫁いだんですか？  
あっ！全身真っ赤！ヒューヒュー♪〜(ε^=), そんなに照れなくてもいいじゃんか(笑)

てなわけで、パノラマカーたちを牽引してみましたが、似合いませんね(笑)。Ae3/6 はいいと思いますが、登場していますので…

#### 10. DB(ドイツ鉄道株式会社/正式には DBAG)BR361 形(旧 V60)ディーゼル機関



構内で SL の入換や軽い貨物用のディーゼル機関車として V60(BR260/261)が開発・製造されたのが 1950 年代中ごろ。  
その後、改造されて BR360/361/362/363/364/365 と変遷。364/365 形に至っては、無人でリモート操縦が出来るんですね。  
引退した車両は、ヨーロッパ各国へ渡り今でも活躍しているようです。

スイスにもいるんじゃないかと…という訳で、パノラマカーを引張って登場です！(笑)〜苦しい言いわけ(〜)

ロッドを動かしながら、チョコチョコ元気に走るチビスケです。やっぱり、チビのほうがいいかな？

## 11. KPEV(プロイセン王国鉄道)T18 形(後の BR78 形)蒸気機関車と客車



軸配置は2C2、製造初年は1912年とのことです。最高速度は、シンメトリーな軸配置のため前進、後進ともに100km/hを記録した高性能機です。

“ヴィースバーデン〜タウヌス間”のリゾート用として運行されました。

客車はカーブや坂が多い山岳を走り抜けるため、短くまた自重を軽くした車両が設計されたんですね。T18 形は、現在も博物館に動態保存されています。

蒸気機関車を細別すると、機関車(ボイラー〜火室)に石炭と水を積んだ車両を連結しているのがテンダー機関車で、機関車と石炭と水が一体化したのをタンク機関車と呼ぶんですね。初めて知りました。ELでいえば直流電気機関車と交流電気機関車に当たるのかな。するとこのT18 形は、タンク機関車ですか。

このSLは、進行方向によって前後のヘッドライト(LED)が切り替わります。

屋根に見える2つの小さなシルバーの突起↑、ボイラーの逆止弁と安全弁かな??わかりませんが・・・おしゃれですね。

見た目も重厚ですが重量も36g、Marklinの中では重いです(因みにS3/6 形は29g テンダーは除く)



バゲッジ・カーが1両とパッセンジャー・カー(2nd/3rd class)、(3rd class)、(4th class)が3両です。

## 12. KPEV(プロイセン王国鉄道)P8 形(後の BR38 形)蒸気機関車と客車



軸配置は 2C、製造初年は 1910 年で P7 形(仕上がりが良好)の量産形です。最高速度は 100km/h。  
3800 両以上生産されたことから、優秀な機関車だったんですね。それゆえ、急行旅客列車や普通旅客列車、貨物列車も牽引した万能機  
です。

特にボイラーの性能が抜群で、燃費の良さではダントツの省エネ蒸気機関車！その後、この燃費に勝る機関車が出なかったということ  
は…素晴らしい機関車！！そのボイラーは G10 形(後の BR57 形)や T18 形(後の BR78 形)にも採用されたそうです。車両本体の設計  
が秀逸で、かつ燃費も良かったので、母国以外のヨーロッパ諸外国からもたくさんのオーダーを受けました。

第二次世界大戦後は、ほとんどが細長いヴィッテ式の除煙版に改められ、テンダーも廃車された戦時形 BR52 形の余剰分である浴槽形  
が、連結されています。

それに近いものが、88991 で製品化されていますね。



1950 年後半のパスセンジャー・カー(1st/2nd class)、(2nd class)の 2 両です。

屋根に見える小さなシルバーの突起は、ボイラーの逆止弁かなんなのか？…光輝いたちよとしたアクセントが、すてき(^^)!

この P8 形テンダー機関車は、ボイラーとテンダーの連結が密着しているのに急なカーブでも曲がれるのは、引っ掛け口が長めの楕円に  
なっているからなのでしょうね。なんと仲睦まじい、めおとでしょ！ボイラーとテンダー、どちらが奥さま？？(笑)

### 13. K.Bay.Sts.B.(バイエルン王国鉄道) S3/6 形高速旅客用蒸気機関車と客車



軸配置は 2C1、J.A.マッフアイ社が 1908 年に技術の粋を結集して設計製作しました。最高速度は 135km/h。あまりにも有名な機関車です。  
24 年もの間作り続けられたということは、優美な姿と優秀な性能を兼ね備えていたからでしょうね。

パシフィック形の大きな動輪、テーパーにした風切りキャブ、コーン形状の過熱管メンテ用扉、大きく左右に張り出したシリンダーブロックな  
ど均整がとれた大変美しい容姿です。高速安定走行を目的に開発されたため、一般的な 2 シリンダ単式方式ではなく、内側に高圧シリ  
ンダを外側に低圧シリンダを、それぞれ左右に配置する 2 段膨張の 4 シリンダ複式方式を採用しています。車両の左右、前及び中間にシリ  
ンダを 4 基配置する複式としては、マレー式の Gt 2x4/4 形があります。

機関車史研究の権威者は、世界中で熱力学や運用の面で最も成功した、そして最も美しい蒸気機関車の 1 台であると高く評価していま  
す。

戦前の ORIENT EXPRESS や RHEINGOLD も牽引したバイエルンの名機 S3/6 形機関車です。

1996 年に、ネルトリンゲンのバイエルン鉄道博物館とスイスのイントラフルーク社のもと動態復元され、S3/6(明るいモスグリーン)牽引ド  
イツ一周ツアーがバイエルンのファンが見守るなか復活されています。特別列車を運行する企画は、今後もありそうですね。



うへへん、この雄姿、堪りません！

左右に張り出しているシリンダですが、実機はもっと張り出していて上までドーンと伸びてデカイです。顔のお化粧しだいで随分と雰囲気が変わります。ハデとジミ？

バゲッジ・カー1両とパッセンジャー・カー（1st/2nd/3rd class）、（3rd class）が2両です。結構、凝った作りになっている連結面側。いい雰囲気ですね。

#### 14. DB(ドイツ連邦鉄道)RHEINGOLD



初代 RHEINGOLD が登場、その後第二次世界大戦を向かえ敗戦、混沌とした国情の中、再び RHEINGOLD の名を冠する専用客車と専用機関車が 1962 年に姿を現します。客車は初代よりロング車両となり、風光明媚な景観と美味しい食事を楽しんで貰うために、ビスタドーム・カーとダイニング・カーなどが新形式で投入されました。

幹線電化が急ピッチで進むのに伴い、蒸機機関車に代わる高速走行の電気機関車を開発する必要があったんですね。しかし期間などがなくて計画の予定が頓挫します。そこで当時量産機の E10.1 形のギア比を高速仕様(160km/h)にした E10.12 形(後の 112 形)が、専用機として割り当てられることになりました。

戦前から続くラインゴルトの専用塗装である、コバルトブルー(初代はバイオレットブルーに見えます)とアイボリーのツートンを継承しましたが、その後ラインゴルトの TEE 化によって、僅か三年でこのコンビカラーは消滅しています。



オープンシート・カー2両、ビスタドーム・カー、コンパートメント・カーの4両編成です。  
模型は5両編成のセットですが、自重の軽いE10はスリップ(特に上り坂のカーブ)して坂を牽引できません(笑)4両編成でもロング車両なので見ていて十分楽しめますね。  
ビスタドーム・カー側面には、「RHEINGOLD」のゴールド文字が燦然と輝いています。

実編成にあったダイニング・カー(厨房部分が2階建て)がセットにいない・・・チョッと悲しいなあ。  
87265(Car Set)で製品化されてる形状、あれですね！

#### 15. KPEV(プロイセン王国鉄道)G8.1形(後のBR55形)蒸気機関車と客車



軸配置はD、製造初年は1913年とのことです。最高速度は55km/h。  
ドイツを含むヨーロッパ各国で6500両以上生産されたBR52形に次ぐ、4900両以上が生産されたヨーロッパで最も長い期間活躍した貨物専用蒸気機関車です。BR55形は、現在もドレスデン・アルトウシュタット機関区や、ポックム・ダールハウゼン博物館、シュペイヤー博物館に保存されています。



バゲッジ・カー1両とパッセンジャー・カー(1st/2nd class)が1両の計2両です。貨物専用機ですが、綺麗なグリーンの客車をプッシュしてみました(テンダー機関車なのにねえ！(笑))。でもバッチグーですよ！(古いなあ〜(笑))  
チビですが、ヘッドライト(2灯)が点灯します。こいつもカワイイですね。

#### 16. DB(ドイツ連邦鉄道)BR111形電気機関車とInter Cityカラーの客車



当時量産機の E10.1 形(後の BR110.1 形)の後継機として開発され 1974 年に誕生したのが、この高速旅客用機関車 BR111 形です。製造台数 227 両(量産されていますね)、最高速度 160km/h。基本設計が BR110 形なので故障が少なく、都市近郊から長距離まで難なく運用されこれに応えています。

BR110 形から明らかな変更点は、2枚のフロントガラスをセンターピラーレスの大きな1枚ガラスにして前方視認性を向上させているところ。同時期に登場した BR103.1 形も同じですね。



タルキス/ベージュ塗装の BR111 形電気機関車です。この機関車も塗装のバリエーションが豊富ですね。レッド/ベージュ塗装の 1 等オープンシート・カー2 両、タルキス/ベージュ塗装の 2 等オープンシート・カー2 両の計4両編成にしました。当初は 1 等のみ(レッド/ベージュ塗装)の編成であった Inter City に、2 等を組んだ編成が生まれたのは 1979 年からでしょうか。

1980 年代に活躍したこれら Inter City カラーの車両が、ショーケースに飾られていたのを(HO でしたが)指をくわえて見ていたのを思い出します。20〜25 年前にもなるんですね。わたしは幾つ?(笑)

この編成が写るヨーロッパの写真集を手にし、懐かしい想いに耽るわたしを推し量ったかのように Inter City は走り続けるのでした(笑)

・ ・ ・ きょうは、いっぱい走らせて遊んじやいましたね ・ ・ ・ 楽しかった。 ・ ・ ・

#### 17. DB(ドイツ連邦鉄道)BR218 形(旧 V160)ディーゼル機関車と古典貨車



1971 年から量産が開始された DB で最も一般的な万能ディーゼル機関車が BR218 形です。非電化区間で大活躍し、現在もその区間で中心的な役割を担っているんですね。製造台数が 400 両以上と量産されています。最高速度は 140km/h。

外観がほぼ同じ仲間に BR210 形、215 形、217 形、225 形があります。EL や DL の中で側面が左右対称でないのは珍しいです。概観の大きな違いは排気筒のあるなしまたその配置です。ルーフに突き出ているタイプが 2 種あって、2 本並んでいるタイプ、車両前後に 2 本離れているタイプ、排気筒がなく排気口しか設けられていないタイプがあります。ここに写る 2 本並んだ排気筒のタイプは、“ラビット”のニックネームが付いているんですね。

この機関車たちも塗装のバリエーションが豊富です。この 217 号機のみレッド/ベージュ塗装の TEE カラーでしたが、近年明るく艶のあるレッド(Verkehrsröt)に塗装されてしまったとか? だとしたら ・ ・ ・ 残念。473 号機は全体が濃いブルーカラーの中、ノイシュヴァンシュタイン城が描かれました。

模型は、ヘッドライト3灯、テールライト:レッド2灯の両方が点き(LED)、走行方向により切り換わります。

自重が 24gとかなり軽いので、牽引力はさほど期待できません。これくらいの貨車なら OK です。



ブレーキマン・キャブ付き有蓋古典貨車(すべて 2 軸)たちです。  
「つなげて走らせたなら綺麗だろうなあ」って感じた車両たちが集まりました。ただ、キャブ付き有蓋古典貨車に限定しましたけどね。  
よく見れば、右下グリーンの貨車(ドイツのビール会社)だけ側面の形状が違います。



左下ブルーの貨車、シャンパン“Rheingold”(ミニチュアボトル付)には酔わず、とっても美しい女性にべろんべろんになり買っちゃいました(笑)  
ドイツ人 Fritz Rumpf が 1914 年に画いた優艶な絵が元のようなようです。

## 18. Adler と客車たち



1825 年イギリスでは、鉱山で石炭を運び出すため馬力に代わる世界最初の蒸気機関車が走っています。  
1830 年 9 月 15 日、世界で初めて人を乗せた客車を牽引したのが、イギリスのロケット号(Rocket)(一番列車ではないようです)。設計したのが、蒸気機関車を製造するイギリスの会社“Robert Stephenson & Company”を 1823 年に設立したロバート・スチーブンソンと父親のジョージでした。

このイギリスでの成功を知ったバイエルン国王ルートヴィヒ(特世)のもと、最も交通量の多いバイエルン中部の都市、ニュルンベルク(Nurnberg)〜フルト(Furth)(ウムラウト表記できません)間にレールを敷設し、ロバート・スチーブンソン社(Newcastle 在)に蒸気機関車 1 両、客車数両を 1835 年 5 月に発注しましたが、製造が予定より遅れ、海路ロッテルダム経由ニュルンベルク着(輸送に約 1ヶ月)は 11 月 20 日、部品の組立て調整、試運転もあって 1835 年 12 月 7 日午前 9 時の開通式となり、鉄道発祥国イギリスに遅れること 10 年、初めてドイツに鉄道が開通することになります。

運転操作を指導するため、イギリスから Adler と共にウィリアム・ウィルソン(William Wilson)機関士もやって来ましたが、当初 8ヶ月間滞在の予定が結果的には 20 数年にも亘りその職務に従事したんですね。客車の大部分はドイツ人によって作られたようです。

ロケット号に形状がよく似たこの機関車は、試運転で飛ぶように速く走ったことから、『Adler/アドラー』(ドイツ語: 訳すと「鷲」)と命名されました。

この新しい輸送手段のデビューに、多くの人たちの大喝采を浴びた Adler 号は、少数の招待客(地元の有力者たち)を客車3両に乗せてフュルトに向けニュルンベルクを出発、7km の道のりを 12 分(35km/h)で走りました。当時としては大変センセーショナルな出来事だったんでしょうね。



RAILEX の真鍮製で、Adler にパッセンジャー・カー6両の編成(2nd+3rd+2nd+3rd+1st+1s class)です。かなり小さいのに仕上がりはいいですね。

2nd class 以上はコンパートメントになっています。蒸気機関車の小さな Adler にはモーターが載せられないので、先頭の客車に Faulhaber 製のコアレスモーターが搭載されています。

ほんとにチビチビだけど真鍮製の重い車両をプッシュ&ブルできるのか?・・・まずは平坦部、走行音がギャー!という音はしなく(ギアですけど(笑))静かに走り出し問題ありませんがあまりスピードは出ません。ギア比を低く設定しているようです。スロー走行も安定していて滑らかですね。次は坂、うーへん、かなり厳しくコントローラーでスピード調整してやれば何とか1周して戻って来ますが、レールと車輪が擦れるスリッパ音はけたたましい!(笑)。半分の3両くらいがちょうどいいかも。

レプリカを見ると右下写真のような3両編成(2nd+3rd+1st class)でしょうか。でも組合せはいろいろありそうで。。。模型でこの編成だと、動力車がないので走りませんね(笑)



すべての車両にチョロッと色を加え、また人形たちも色を加えたり当時の様子を再現したく一部加工して、取り外しや交換が可能なように両面テープで乗せてみました。

どうもパノラマカーやオープンカーに弱いですね、わたしは(笑)

## 19. Casey Jones の愛機 382 号と客車たち



貴重なお宝であるこのアメリカ型セットを、コンさんからお年玉として譲り受けました。重ねてお礼申し上げます。



Casey 夫人と息子が作詞した“The Ballad Of Casey Jones”(カントリー&ウェスタン)という歌に唄われて、有名になったんですね。もちろんオリジナルの Wallace Saunders(Casey の同僚)の歌が先行したようですが…のちに「Casey Jones 物語」として語り継がれ、博物館やヴィレッジもできたほどです。

その歌詞の一部です

♪……

On April 30, 1900, that rainy morn,  
Down in Mississippi near the town of Vaughan,  
Sped the Cannonball Special only two minutes late  
Traveling 70 miles an hour when they saw a freight.

The caboose number 83 was on the main line,  
Casey's last words were "Jump, Sim, while you have the time.  
"At 3:52 that morning came the fareful end,  
Casey took his farewell trip to the promised land.  
……♪

1888年、彼はイリノイ・セントラル(Illinois Central)鉄道の工員になりました。

1900年4月29日の夜、乗務を終え帰宅準備をしていたところ、当日乗務の機関士が病気にかかり交代を受け入れることになります。機関士の Casey と機関助手の Sim Webb の 382 号(7年に亘り愛したヤツは 638 号/軸配置が違いますね)は、乗客を乗せテネシー州のメンフィス(Memphis)からミシシッピ州のカントン(Canton)に向け定刻より 95 分遅れの出発です。悪天候の濃霧の中、遅れを取り戻そうと漆黒の夜を南に向け全速力で走ります。途中ミシシッピ州のグレナダ(Grenada)までの 102 マイルで 60 分、そこからウイノナ(Winona)までの 23 マイルで 15 分を回復、ヴォーン(Vaughan)に着く頃には予定より 2 分遅れと順調に取り戻しました。がそのとき、急カーブを過ぎると、助手の Sim が前方の暗闇に立ち往生している貨物列車を発見! どうやら先行の貨物列車が遅延したのと、反対方向に向かう貨物列車が長編成だったため、待避線にすべての車両が入りきれず本線に 4 両が残っている状態でした。速度を落す予定のない通過駅であるため、慌てた Sim は大声で Casey に危険を伝えます。しかし Casey が“Jump, Sim, and save yourself!”と叫ぶや恐ろしくなった Sim は列車から飛び降ります。残った Casey は乗客と愛機 382 号のために最後までブレーキ・レバーを握り続けましたが…1900年4月30日、Casey の腕時計は午前 3 時 52 分を指していました。

衝突による唯一の死傷者は、命を捨てて乗客と乗務員そして列車を守った勇敢な機関士、Casey Jones だけでした。西部開拓時代の英雄伝ですね。

※誤りがありましたらご指摘ください。よろしくお願いします。



有名なジーンズ会社“Wrangler”という商標は、1905年の時点では Casey Jones をそのままブランド&社名にした Casey Jones 社が所有していました。ジーンズのルーツは、アメリカ中西部の開拓を支えた鉄道労働者のためのワークウェアだったんですね。

初めて手にするアメリカ型 SL です。

軸配置が 4-6-0 なので愛称は“Ten wheeler”、高速牽引用として 4-4-0 の“American”に動輪を追加した形で考案されたそうです。外観上の特徴は、前面に取り付けられた大きなガード、でっかい前照灯、長く広そうなキャブなどドイツの SL とは大いに異なります。これは日夜長時間に亘り州をまたがって走り続けねばならなかったからでしょうね。このガードはカウキャッチャ(Cow catcher)と呼ばれ、牛などの大型動物が線路上にいた場合、跳ね飛ばして機関車を守ります。客車も機関車のキャブも明かりをたくさん取り入れるために、2重屋根になっています。

ボイラーもそうですがテンダーも金属製のため、上り坂の 4 両牽引はちと苦しい(笑)

コーチ(座席客車)3 両とコーチ+バゲッジ 1 両です。

ミニチュア ワンダーランドのアメリカンセクションに登場したシェイ(Shay)式 SL もカッコ良かったなあ。。。

## 20. DB(ドイツ連邦鉄道)BR151 形電気機関車と古典貨車



製造初年は1973年。最高速度は120km/h。製造数170両。近代化が急ピッチで進む中、戦前の貨物機であるBR144形/子河馬(旧E44形)やBR194形/ジャーマンクロコ or 河馬(旧E94形)、BR150形に変わって、重貨物を高速で牽引できる機関車BR151形が開発されました。

5400t $\sim$ 0‰ $\sim$ 80km/h、3000t $\sim$ 3‰ $\sim$ 75km/h、2000t $\sim$ 3‰ $\sim$ 100km/h、1100t $\sim$ 3‰ $\sim$ 120km/h、1640t $\sim$ 5‰ $\sim$ 100km/h、1400t $\sim$ 7‰ $\sim$ 100km/h、1460t $\sim$ 10‰ $\sim$ 80km/h、840t $\sim$ 20‰ $\sim$ 80km/hで牽引できるんですね。

※1‰(パーミル:千分率) = 1/1000 = 0.1%

大きな特徴は、前後の顔の部分を除く機械室が3分割(BR103も)になり、突然の故障や定期点検で異常が発見されますとその部分のみクレーンで吊り上げて修理が可能なことです。下の写真で分割ラインがよく判るかと思います。



登場当時はダークグリーン/ブラックの塗装でしたが、その後変更されたタルキス/ベージュ塗装の車両です。ブレーキマン・キャブ付き古典樽貨車たちです。

ワイン樽にビール樽の結集、、、わたしの嗜好にピッタリ!(笑)



左下の貨車のみ、“銀座ショールーム”で購入した積載物シリーズの木樽をステークカーに載せてみました。模型のボディと台車の形状を除けば、BR103電気機関車たちと互換性がありますね。

## 21. DRG(ドイツ国有鉄道公社)VT133 形レールバス



1932～1941 年にかけて、この VT133 形を含む 5 種類のレールバスが、旧東ドイツのヴィスマールにある“Wismarer Waggonfabrik”社によって、57 両製造されました。

両サイドのボンネットに、Ford 製エンジンを2基搭載しています。最高速度は 56km/h。

1435mm(標準軌)から 750mm(狭軌)まで、軌間の異なる各鉄道会社の試験的要請に応えましたが、スピードの問題やエンジンが Ford 製ということもあって、あまり好評を博さなかったようです。

プリーグニッツ(Priegnitz)などローカル線の旅客兼荷物(屋根上に)車として、がんばってたんですね。

こんな顔だから、「アリクイ」とか「豚の鼻」とかいうニックネームで呼ばれた…似てますかねえ? 「きつね」に見えるのはわたしだけ?

わたしちに運ばれた時は、心身ともに疲れ果てていました。ドッグ入りをさせたあと、数日間のリハビリを行い順調に回復、今では鼻唄交じりにジョギングできるほど元気になりました。鼻唄がちよつとうるさいけどね(笑)

愛嬌たっぷりな顔が、なんともかわいらしい。室内灯が点きます。

## 22. DB(ドイツ連邦鉄道)VT08.5 形ディーゼル列車

終戦後の 1952-1969 年に活躍。TEE 用に設計・開発されていた VT 11.5 形の製造が間に合わなかったようで、1957 年には最初の TEE 専用列車になりました。最高速度は 140km/h。



1954 年Wカップ/第 4 回スイス大会のこと。国際マッチにおいて 28 連勝(4年間無敗)という、偉大な記録を打ち立て「マジック・マジヤール(魔法使いのハンガリー人)」と呼ばれたハンガリーとの決勝戦で、2点を先取されながらも3対2と劇的な逆転勝利を収め、西ドイツは優勝しています。敗戦後の人々に勇気と希望を与えたことは言うまでもなく『ベルンの奇蹟』(映画にもなりました)として、西ドイツでは神話になるほどですから、偉大な出来事だったんですね。



この奇蹟を起こした英雄たちを歓迎するために、スイスのベルンへ向かった特別列車がこの VT08.5 形です。側面には『FUSSBALL-WELTMEISTER 1954』(WORLD SOCCER CHAMPIONS 1954) と誇らしげにペイントされています。ミュンヘンに帰国した際は、国民の熱い視線を英雄たち共々浴びたのでしょうね。

先頭はダイニング/バゲッジ・ディーゼルカー、中間車はコンパートメント・カー(1st class)、最後尾がミーティング/コンパートメント・ディーゼルカーです。

今年の、ドイツWカップに照準(優勝を??)を合わせて、登場させたのでしょうね。

この時代に作られたディーゼル列車たちは、みなさん卵形のお顔をしています。彼も卵形だけど、なんかナマズみたい(笑)、、、でも好きなんです！



進行方向、先頭の車両から集電する方式は VT11.5 や ICE と同じですが、動力車は先頭車 1 両だけになっています。連結部分は改良されていて、給電不良を起こし易い連結バーの代わりに、差込み形の給電専用と差込み形の連結専用部を上下に配置、一体化した構造で左右に動きます。連結もやり易くレールに乗せてゆっくり奥まで挿入すれば、しっかりと連結、離す時に少し力を要するくらいです。安定感のある走行です。動力車は、Marklin の中では 1 番重いと思われる 63g(BR103 は 30g)、そのため重厚なジョイント音を聞くことができます。また、動力車が 1 両のため 2 両のような給電不良によるぎくしゃく走行にもなりません。もっとも、この給電方法なら上手く協調するでしょうね。。。

進行方向によって、ヘッドライトとテールライトが切り替わります(LED)

### 23. SNCF(フランス国鉄)150Y 形蒸気機関車と貨車たち



ドイツで、1942～1951 年にかけて 6500 両以上生産された重貨物専用蒸気機関車 BR52 形(原形は BR050)ですが、BR44 形などとともに第二次世界大戦の戦時賠償としてドイツからフランスに移譲され、SNCF150Y 形となりました。軸配置:2-10-0(1E)、最高速度: 80km/h、細長いウィット式デフレクタと丸みを帯びた浴槽形テンダー、また SNCF カラーのディーブグリーンとレッドのラインがいいですね。貨車たちは、SNCF ではありません、ごめんなさい m(\_ \_)m。

フランスといえば、げんこつ形の電気機関車を思い出します。N ゲージ/FLEISCHMANN の BB7200 形電気機関車を持っていました。眼が落ち込み頬骨が出ていて、お世辞にも優美な顔立ちとは言えませんが、苦み走った渋いおっさんのようで好きでしたね。

PSA(Pacific Southwest Airlines)のロッキードL-188 エレクトラが笑顔で無事着陸。関係者のみなさま、ご苦労さまです。ここから先は、French State Railways の旅が始まります。。。

## 24. 路面電車/トラム



路面電車/トラムです。

車体がバラけ、屋根がぶっ飛び、ガラスはヒラヒラ落っこちゃって傷だらけ、たいへん哀れな状態でやって来りました。案の定、走行困難・・・こんなんあり、、でっか？トホホ(涙)。ところであんさん、どこ走ってたん？

・・・これらを組み直して、ガラス全面とパンタグラフを交換、ヘッドライト/テールライトを取付け、かがみさんにいただいた(オフミのお土産～2005.12) MAGNE-MATIC カプラー/SHORT に付け替えてみましたが、まさしく SHORT(笑)。そしてあっちやこっちに色を差して出来上がったのがこれ。運転室ライト兼ヘッドライトが点きます・・・ナヌツ？

くつき虫のようち園 ガッターンゴットン ガッターンゴットン チンチン電車にのって すみよしたいしゃ行くでー

みんなで木のぼり 缶けりにおにごっこや！・・・気一つくとひとりぼっち おにいちゃんらどこいったん？ 置いてきぼりなん

どうしよう おこられるし、、、そうや おまわりさんどこやろ？ うろろう わからへん まいごやんか

もう暗いし ほんま さみしくなってきた。。。。あっ！ おじいちゃんや！！ おもいきり飛びついた・・・なみだが止まらへん

もうおなかぺこぺこ いっしょに食べたやたいのラーメン めちゃうまかった めちゃあつかった めちゃうれしかった

.....わたしは忘れない

男「ラーメン、食べてかないか？」

女「いいけど、そこのふたり、まだ一杯しか出てないわよ」

男「おやじ、鉢に手がかかっているから、もうすぐだぜ」

女「わかったわ、待てばいいのでしょ、待てば！ ああへへん、、、」

男「相変わらずだな、おまえは」

女「.....」

## 25. OBB(オーストリア国有鉄道)1020 形電気機関車



E93 に改良を加えたのが E94(後の BR194)【写真を見ますと前後運転室前の屋根のヒサシが伸びた代わりに、窓にある縦のヒサシがなくなっていたり機械室にある窓の位置も違います】、1940 年頃 DRG(ドイツ国有鉄道公社)で誕生し、1945 年までに 146 両が国内の多くの地域に配備される一方、オーストリアにも渡りました。急勾配や重貨物牽引用に開発されたため、峠の多いオーストリアでは格好の機関車だったんでしょう。

第二次世界大戦後、残った 44 両の E94 は 1020 形となり、前面窓を 2 枚(既成の 3 枚もあります)に改造、また両端の駆動台車側面にある通気フィルターを小さくしたりしています。ウィーン(Vienna)でも 3 両製造されたそうです。

E94 たちは「ジャーマンクロコダイル」と呼ばれていますね。

塗装のバリエーションが幾つかある中、TOTO さんちでこの鮮やかなオレンジ色のクロコを見せていただいた刹那に欲しくなり、呼び寄せました!(^^)!

前面窓を覗くと 3 枚??? 通気フィルターは大きいまま??? 実機の写真を見ると。。。あらら、どちらも変わってない(笑)

38g の重さながら、さらに屋根の凸部に鉛を組込み 42g に! 実機同様、牽引カバツゲンで重厚な走りっぷりを堪能できます。がしかし、、、この音、なんとかしないと、お上品じゃあないよ! 麗しきオレンジおねえさま!! (\*^^\*)



どこまで曲がるかの余興です。

## 26. SBB(スイス連邦鉄道)Re4/4II 形電気機関車

Re4/4 は I~IV の 4 タイプがあり、最もポピュラーなのが Re4/4II 形で、1964 年から 20 年以上に渡り 400 輛ほど製造された SBB を代表する電気機関車で、現在もスイス全土で活躍しています。みなさんの憧憬の的!(^^)!となっているこの Cargo 機を、かがみさんがお持ちです。



1982年にRe4/4IVとなり、デザインを変えて最高速度が160km/h(それまでは140km/h)に達する高性能機が4両試作されました。次世代のシンボルカラーを見据え、すべて違う塗装を施しましたが、その後、路線網の利便性によって所要時間を短縮するなどの近代化計画(「Bahn2000」プロジェクト)のカラーリングの骨子から外れ(1両塗られましたが)、4両ともSOB(スイス南東鉄道)へ譲渡されいろんなカラーにラッピングされています。ほとんど日の目を見なかった可哀そうな車両ですね。

このRe4/4そして次世代のRe460も、日本に比べほとんど地震がない国なので、車重が軽く軸配置も4軸なんですね。

カラーリングと車体側面のSBB CFF FFSに当時一番見覚えがあります。ネズミ顔ですね。ファミリーの中では、下から数えた方が早い25gで牽引力はありません。



……よく見ると、、タンポ印刷がダブってるでは！！目が悪いので後日気づきました。ebayで確か“NEU”を購入したのに、こんなことってあるのでしょうか？ひょっとしてレアだったり？そんなわけないか(^)/!

#### 27. DB(ドイツ連邦鉄道)V160形(後のBR216)ディーゼル機関車

1960～1962年、試作のために9両(機番001-009)のV160形/BR216ディーゼル機関車が製造されました。この機関車をプッシュプルレインのセンターに配置して、増結や切り離しが容易になったそうです…フン？



後に製造されたBR210形、215形、217形、218形、225形と同じV160形グループの中、唯一この9両だけ、グラマーな顔だちがうわさになり、イタリア映画の名女優ジーナ・ロロブリジーダ(GINA LOLLOBRIGIDA)(1927年～)(1950～1994年に出演)に似てることから、「ロロ(LOLLO)」のニックネームで呼ばれました。

ミス・イタリア・コンテストをきっかけに女優となり、1960年には『世界でもっとも好かれた女優』に選ばれたくらい、グラマラスでバンプ(男を惑わす、妖しい色っぽさを持つ)な美女だったんですね。代表作は、1952年作の「花咲ける騎士道」

顔がまーるくポッパリ出た頬骨のどこが？…当時の写真を見ますと、、頬骨がバストに見える、それで！ではないか？しかし、ナイスバディ！絶世の美女ではないですか！！

現在79歳の彼女が、34歳年下の男性と結婚する(結婚していたが1971年に離婚)うわさが今年の10月19日に流れました。お元気ですね(笑)

側面が左右対称でないのはBR218形と同様ですが、窓の配置や形状が違います。

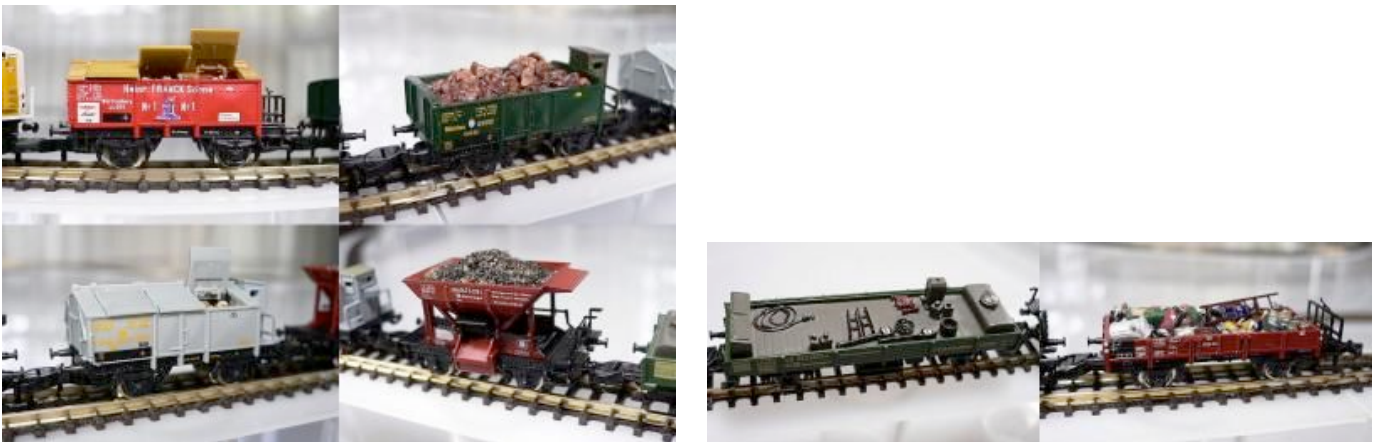
ヘッドライト3灯、テールライト:レッド2灯の両方が点き(LED)、進行方向によって切り換わります。23gと、こちらも軽め。

## 28. DB(ドイツ連邦鉄道)V100.20 形(後の BR212)ディーゼル機関車と貨車たち



1958～1963年に1100hpのエンジンを持つV100.10形が製造されました。1963～1966年にこのマイナーチェンジ機がV100.20で1350hpにパワーアップされ、最高速度が90km/hから100km/hに、全長は12.10mから12.30mに・・・20cm。。。解りませんか(笑) 構内入換え、軽貨物車やショート客車牽引などの多目的ディーゼル機関車で、製造台数は両バージョンを合わせて746両と量産されています。ヨーロッパの各国にセコハンで渡っていますね。山岳地方の最大40% (4%)の上下勾配に対応できる、セキュリティブレーキシステム(液体式)を備えた特別機10両が、V100.20の中にあります。

TOTOさんちで、初めて拝見したBR212(タルキス塗装)の走りっぷりに感動!・・・ああ、欲しい(泣) イエローにちょびっとオレンジを混ぜたシンボルカラー、そしてお洒落なロゴマーク、、、うーへん、ドレッシェー。。。これって? ドイツを拠点に、軌道敷設や橋脚・トンネル造成工事などの鉄道事業をメインにしている企業がH.F.Wiebeで、そこが所有する機関車なんです。



モーターの音が共鳴しにくいボディ形状(箱鳴りしない密着形)からでしょうか、大変静かで滑らかです。短いのにそこそこ重いことも手伝ってか(+鉛でトータル29g)、まったくもって車体が左右に振れない安定した走行を披露してくれます。ヘッドライト3灯、テールライト:レッド2灯の両方が点き(LED)、進行方向により切り換わります。このカラーのBR216と貨車がセットになった口81782やロゴが入った貨車もありますね。お判りでしょうが、写真3枚目左の積載物は純正、ほかは適当に載せてくっ付けています。

小春日の 美なるあなたに ひとり酔い



## 29. レールバス『 Ulmer Spatz 』



BR798 形(旧 VT98) + BR998 形(旧 VS98)で、このカラーは 1999 年に塗り変えられています。  
実機の解説は、かがみさんの Trains をご覧ください。

模型の重さは、それぞれ 23g(19g+鉛 4g)と 7g、特に動力車は 2 軸で軽く、集電率が悪いのとポイント部分での走行が不安定なので、増重は効果的でした。きれいなカラーと車高が低めのチビ、2両仲よく連なってチョマチョマ走る、、、なんともかわいい。

ウルム(Ulm)はドナウ河の左岸、バーデン＝ヴュルテンベルク州とバイエルン州の州境に位置する小さな街です。そのウルムを中心に広がるシュヴェービッシェ・アルプ(Schwabische Alb)地方は、多くの城や城砦、原始動物の化石、鍾乳洞、滝など自然が豊かなので、ハイキングやサイクリングをする人たちが多くいます。そこへ向かうローカル鉄道に、ノスタルジックなレールバスを走らせています。



『 Ulmer Spatz(ウルムのスズメ) 』

むかしむかし、森の木を伐り、建物を建てようと街の人々は考えました。  
森から長い木を横にして運んでいたところ、街に入るゲートを通れません。  
皆で知恵を絞って考えた結果、木を短く切って運ぶか、ゲートを壊すかのどちらかでした。  
悩んでいたある日のこと、スズメが小枝を横にくわえたり、縦にくわえたりと、  
くちばしを上手に使うて巣まで運んでいるのを見て、縦にして運ぶことをスズメから学びました。  
この方法を真似て、無事にゲートを通ることができたのです。  
スズメに感謝した街の人々は、大聖堂を始め次々と建物の屋根の上に、  
木の枝をくわえた小さなスズメの像を飾りました。

ウルムのユーモア溢れるおとぎばなしですね。それ以来、スズメがウルムのシンボルとなり、街のいたるところに木の枝をくわえたスズメの像が、、、レールバスの側面にも木の枝をくわえたスズメが。。。知らなかった、ただの赤い点にしか見えていない(笑)



世界で一番高い(尖塔まで161.60m)キリスト教の教会、ゴシック様式のウルム大聖堂(Ulmer Munster)。1811年に人類初の飛行を試みたアルブレヒト・ベルブリンガーの模型飛行機が展示されていたり、昔のドナウ河の船の様子が、壁にフレスコ画(石灰モルタルを壁に塗り、乾ききらない生乾きのうちに水で溶いた顔料で描く技法)で描かれている 1370 年築の市庁舎(Rathaus Ulm)。栽培・収穫・工程・材料・道具など、パンや穀物についての、あらゆる資料が展示されているドイツパン博物館(Deutsches Brotmuseum)。ギネスにも載る世界一傾いた家(Schiefes Haus)。物理学者アルベルト・アインシュタインの出生地としても知られる街、ウルム。でも1年3ヶ月しか居なかった、とか。

・・・・ウルムの街をレールバスに乗り、あっちこっちへ行ってみたい。。。

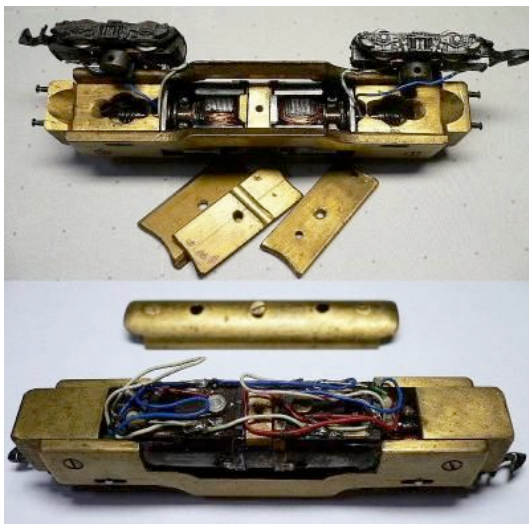
### 30. 甲冑機関車

「風の谷のナウシカ」のクシャナみたい」と、娘がいうではないか？・・・チラッとしか映画を見ていない？

・・・トルメキア王国、ヴ王の第四皇女で軍団長(第3軍)を務め、金色の甲冑を身にまとい、辺境侵略戦争において智謀をめぐらし指揮をとる。部下を見捨てず、負傷者の救助も忘れないところから、兵士の忠誠を集める存在。というキャラクターらしい、、その彼女に似ているというからには、頼もしい助っ人であろう。。。



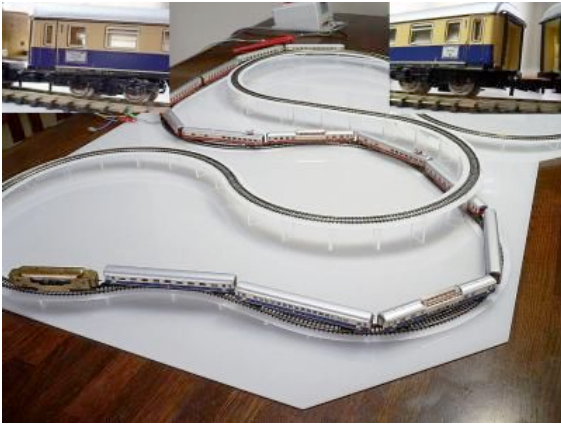
ちょっと興味本位で、ドイツ人製作のセコハン動力車を ebay で買ってみた。それでは、さっそく検証す。黄銅色のプラスでガチガチに固められた、78gと重い甲冑モデルの様(※Ae6/6は31g)。Faulhaber製のモーターを2基搭載とあるが、Faulhaber製なのかどうかよく判らない。てっきりコアレスだと思っていたのに3極。このブラシ、メルクリンと形が違う、、、いつ！？交換のことまで考えていなかった、ハチャッ！



長さが86mm(バッファ間)、BR101やAe6/6とほぼ同じ。幅は3mm広い15mmのため、メルクリンのボディは装着できず。メルクリンの進行方向とは逆に結線されている。パワーを誇示するために、車両同士の綱引きや闘牛の激突のような場面を想定をしているのだろうか？

メルクリンの場合、モーターを上下逆転すれば、進行方向が入れ替わるが、これは構造が違う。配線をいじらなくても特に支障をきたすわけではないのでそのままにする。ヘッドライト3灯、レッドテールライト1灯の両方が点き(LED)、進行方向によって切り換わる。

走らせて見る。よーく見ないと判らないが、ほんの気持ち左右に揺れるようだ。モーター同士の同期が上手く取れないためか。音はまあまあ静かである。



では牽引力に期待を寄せてみよう。8 両からスタート、9、10、11 両、余裕のよっちゃんである、12 両も OK！スピードも落ちず、空転もしない。13 両もあっけらかんと牽引して行く。機関車が坂のトップ手前のカーブにさしかかろうとする、その時である。すぐ後ろの車両がカーブ内寄りに傾きだし、脱線、横転した。もう一度試してみたが同じ結果であった。機関車と重量が増していった後続車に引っ張られ、カーブ外寄りの前後車輪が浮いた結果である。きついカーブ R145 の弱点がここにきて露呈、いやこんな状況下での牽引はないであろう。客車の増重？R195 なら？ロング車両ではなくショートや貨車なら何両牽引？など、何れの日にか試してみたい。

集電状態の悪い環境の中でも力を発揮してくれそうなので、当面はレールクリーニング車を牽引させて、保全に充てようと思う。

### 31. SBB(スイス連邦鉄道)Re460 形電気機関車とタンク車



チューリッヒ(Zurich)に本社を置く、スイスで最も古い(1857 年 創設)大手生命保険会社である“Swiss Life”の広告機です。スイス国内市場のマーケットリーダーであるばかりでなく、45 社以上の各国大手生命保険会社をネットワークパートナーとする国際的な組織なんですね。日本におけるパートナーは、ともに 1880 年代に創業した日本初の生保である明治安田生命(2004 年: 合併)とのこと。



スイス連邦の行政区分は、地方分権型の 26 の州(6 つの準州を含む)により構成されています。

(1)ヌーシャテル(Neuchatel) (2)シャフハウゼン(Schaffhausen) (3)ヴァレー(Valais) (4)グラールス(Glarus) (5)バーゼル・シュタット(Basel-Stadt) (6)アールガウ(Aargau) (7)チューリヒ(Zurich) (8)ヴォー(Vaud) (9)ウーリ(Uri) (10)バーゼル・ラント(Basel Land) (11)ソロトゥルン(Solothurn) (12)トゥールガウ(Thurgau) (13)グラウビュンデン(Graubunden) (14)ジュネーヴ(Geneve) (15)ジュラ(Jura) (16)ルツェルン(Luzern) (17)ツーク(Zug)

(18)シュヴィーツ(Schwyz) (19)アッペンツェル・インナーローデン(Appenzell-Innerrhoden) (20)フリブール(Fribourg) (21)アッペンツェル・アウサーローデン(Appenzell-Ausserrhoden) (22)オブヴァルデン(Obwalden) (23)ニドヴァルデン(Nidwalden) (24)ベルン(Bern) (25)ザンクトガレン(St.Gallen) (26)ティチーノ(Ticino) ※順不同

その紋章がボディに描かれています。熊・牛・ヤギ・人物・鍵・杖・木など各州由来の特徴ある意匠がいいですね。レイティシュバーン(RhB)を走る赤い Re4/4II 形のフロントに付いているグラウビュンデン州の紋章は、特に印象深いです。大きな角を持つシュタインボック(Steinbock)という岩山に生息する野生ヤギの絵柄が、精悍でカッコイイ！

見やっていくうちに、あれ？・・・(26)ティチーノだけ、色が左右(左に青/右に赤)反対なんです。わたしの車両だけが？と思い、ほかのメルクリンの写真を見ても反対なんですよねえ。紋章は左が赤で右は青、実機の写真を見ても紋章通りなんですよ・・・なんでしょう、これは???

日本でいうワッペン(wappen)はドイツ語で、「紋章」の意味なんです。emblem は英語。



ピカピカに光るクロムメッキ仕上げの美しい外観にカラフルな紋章が特徴です。光の反射によって表情が変わり、見ていて飽きません。。  
またまた意味無げに色やデザインが気に入った、タンク車たちです。

### 32. BLS(ベルンレッチェルベルグシンプロン鉄道)Te2/3 形電気機関車とカートレイン

1925年に製造されたCFe2/6形の784号機と785号機は、動力部と貨物室付き客車部がくっ付いた一体型の電動荷客車でした。その格好からでしょうか、「中途半端なヤツ？」(うーへん、なんと解釈すれば・・・ダメだこりゃ)とか「キックボード？」(車両が長いから?)と言われていた、、、かどうか??すみません m(\_ \_)m。  
この動力部ですが、実は1920年製造のCe4/6形電気機関車の部品を利用して、Ce4/6の半分にしたようです。なるほどちょうどそのサイズくらいですね。

1956年に客車部が廃車になったものの、両方の機関車部が非常に良い状態のため分割して、客車部側に運転室と大きな窓を取り付ける改造が施されます。その結果、左右非対称の新たな機関車に生まれ変わったのが、この入換え用電気機関車 Te2/3 形 31号機と 32号機です。

当初は、インターラーケン西(Interlaken-West)駅とフルティゲン(Frutigen)駅構内で働いていましたが、のちにレッチェルベルグ(Lotschberg)へ配備されて、インフラ整備のため一役を担いました。山岳地方の積雪に備え、車体に比すればやや大きめに見える排雪板が機関車前後にあります。

現在は、観光用にショート客車を牽引してるんですね。



カンドルシュテック(Kandersteg)へゴッペンシュタイン(Goppenstein)間のトンネル区間には、自動車用道路がないのでカートレインが運行されています。カートレイン牽引の Re4/4 はよく見かけますが、ここは同じ BLS ということで Te2/3 にお願しました。



Freudenreich Feinwerktechnik Model(FR)社製で、フライホイール搭載の Faulhaber 製コアレスモーターが装備され、なかなか静かで超低速走行も可能です。ボディの作り込みは、メルクリンに敵いませんね。



最後尾の側面から乗り込んで、先頭の側面からホームに降りるため、本来、前後に最低2台必要ですが、1台のみ作ってみました(改造)。色合わせが難しかった〜。

屋根付きもメルクリンの下回り(82151など)を改造したFR製で、古いタイプのカートレインです。たいへん繊細にできていますので気軽に触ろうものなら、簡単に曲がってしまいます。

ここはオールドカーが似合いそうなので、牽引に支障のない軽いMICRON ART社のエッチングキットを載せてみました。

### 33. KPEV(プロイセン王国鉄道)T12形(後のBR74形)蒸気機関車と古典客車



1902年に試作機を4両、その後1905〜1921年にかけて約1000両製造されました。

軸配置は1C、最高速度は80km/h。1877年ベルリン市内鉄道の環状線が開通したのち、性能が優秀なことから、1936年オリンピック・ベルリン大会の際に市内が電化されるまで、主に旅客専用蒸気機関車として、長期に亘り多くの車両が投入されました。

DRG(ドイツ国有鉄道公社)、そしてDB(ドイツ連邦鉄道)の時代を経て、ドイツ全国の支線で活躍していたこの機関車も電化の波に押され廃車が続き、最後の1両も1968年に姿を消しました。

BR74形は、現在もポックム・ダールハウゼン鉄道博物館などに動態保存されています。



ブレーキマン・キャブ付きコンパートメント・カー4両(4th+3rd+2/3rd+2rd class)+バゲッジ・カー1両で、3軸です。4thはシルバーグレー、3rdはレッドブラウン、2rdはグリーンとそれぞれ色分けされています。  
換気のために、ダブルルーフ(モニタールーフともいう/車内温度やシガー煙などを監視して開閉)になっていますね。なかなか凝った作りだし、綺麗でかわいい・・・気に入りました。

#### 34. DRG(ドイツ国有鉄道公社)BR89.0形(旧 Gt 33.15)蒸気機関車と古典客車



軸配置はC、最高速度は45km/hで、入換及び軽貨物用の蒸気機関車です。  
1927年に製造されたBR80形に改良が加えられたもので、1934～1938年にかけて、たったの10両(001～010)しか製造されていません。1939年初頭には120両製造予定が入るも、第二次世界大戦を迎えてしまい、敢え無く製造中止となりました。戦後、DB(ドイツ連邦鉄道)の時代も働きながら、1968年には最後の89 008(模型化された)が姿を消すこととなります。  
このBR89 008は、民間団体であるメクレンブルク鉄道愛好会のもと動態保存され、イベントがあると運行されてるんですね。また、89 006(模型化された)はPKP(ポーランド国有鉄道)へ譲渡されました。

悲運にも10両しか製造されなかったにも関わらず、メルクリンは2002年前半までに500万両以上を製造出荷なおかつ現在も販売中とは、なんと幸運なことなのでしょう。。。

機関車と客車、エポックは違いますがお似合いなので組んで見ました。  
3極モーターですが滑らかで良く走ります。Zゲージが誕生した1972年から走り続けている原点の車両・・・みなさんお持ちかな。。。  
ヴェルテンブルグ王国鉄道の古典客車(2nd class)、(4th class)、(2nd class)の3両です。  
こちらもショートなので小型蒸気にピッタリですね。