

急勾配と急カーブ

登山鉄道であるから、急勾配と急カーブはつきものですが、**急勾配 = 80‰(80パーミル)**は大井川鉄道のアプト式を除いて通常レールでは国内ではもっとも急な勾配です。
このためにブレーキは手動、空気、電気と強化されていますが、さらに車輪ブレーキだけではスリップの危険があるので、箱根登山鉄道の車両だけは、レール圧着(接)ブレーキが特別に装備されています。



80‰道標



車輪間にあるレール圧(接)ブレーキ

急カーブ = 30mは、前回紹介した、阪急塚口周辺よりも急でしかも、箱根登山鉄道の場合は、山間地のため左に右にと急カーブが連続しており、急勾配と重なっているので、車両を短くするなどの対策とともに、カーブでのレールと車輪の摩擦を小さくするために水をまきながら走っている。



半径 30mの道標



水タンク(連結器部の白い所)

水タンクは、連結器のところにある緩衝器(白い塗装の部分)と兼用して設置されています。これには約 350 リットの水が入りますが、1 往復で使い切るので、湯本駅か強羅駅のいずれかで満タンにする作業が毎日行われています。