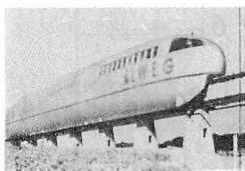


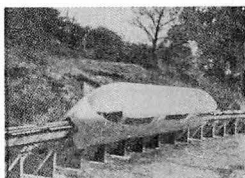
1. パネ 2. 駆動軸 3. 安定サドル
4. 駆動サドル 5. 側面案内車輪 6. 案内靴

いるという。

この方式の鉄道の長所としてはつぎのような点が考えられる。① 曲線部において速度を制限する必要がないから平均運転速度が高くなる ② 車両の走行抵抗が少なく、曲線通過の速度制御がないから、運転動力費が少なくなる ③ 普通の車両のように車輪のフランジがないから、左右動および蛇行動が少なく、乗心地がよい。しかし構造上線路の分岐が簡単でないから、列車の待避設備が困難である。したがって一線上に緩行と急



2. アルヴェーク鉄道の 1

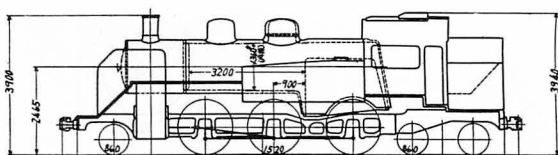


3. アルヴェーク鉄道の 2

行を運転するような現在の鉄道にとって代るべきものではなく、長距離高速度列車用に将来利用されるかも知れない。→アルヴェーク鉄道。(福田策次)

タンクかしゃ タンク貨車 (英) tank car タンク車および水運車を総称してタンク貨車という。車両称号規程上、貨車の構造上および用途による分類の 1。なお形式による分類では、タンク車は 6 種、水運車は 10 種類ある。→タンク車。(宮地実雄)

タンクきかんしゃ タンク機関車 (英) tank engine, tank locomotive 燃料と水を機関車自身に積載し、別に炭水車を持たない蒸気機関車。国鉄の車両称号規程で蒸気機関車の形式称号は、その動軸数が 1, 2, 3 ……であるにしたがい A, B, C ……を頭につけ、次位 2 ケタの数字はタンク機関車の場合、10～49 までと定められており、3 位以下はその製作番号であるから、C121 といえば動軸を 3 個もったタンク機関車 C12 形の 1 号車であることがわかる。タンク機関車では、水はボイラの両側および運転室後部の水タンクに、石炭は運転室後部水タンク上の石炭庫に積まれるのが普通である。テンダ機関車のように後に炭水車を持たず前後進が自由であるから、機関車を転向する必要もなく短区間の折り返し運転や、入換作業などに多く用いられる。石炭および水を自己に積載しているから、その重量が粘着引張力に利用でき、引張力の割合に自重が軽いから、勾配(こうばい)線の運転に有利である。しかし線路の許容軸重から炭水の積載量に制限をうけ、長距離の運行に不適當である。また炭水の増減によって軸重が変化し粘着引張力も変化する不利と、石炭庫および水タンクがあるため点検修理に不利である。タンク機関車は炭水車を別に引張ったテンダ機関車と利害相反しているが、大形機関車は大体テンダ機関車であり、現在国鉄

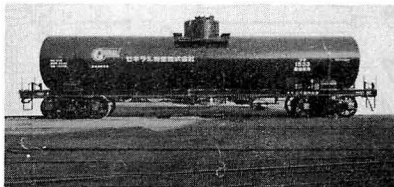


ではテンダ機関車の方がはるかにその両数が多い。→テンダ機関車。(高桑五六)

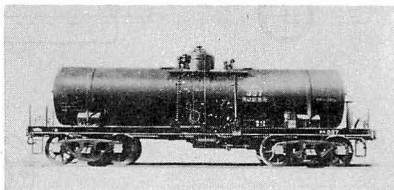
タンクしゃ タンク車 (英) tank wagon (米) tank car (独) Kesselwagen 台枠(わく)と円筒形鉄製タンクから成る貨車。私有のものと国鉄所有のものがある。国鉄所有タンク車は油類専用のもののみであるが、私有タンク車はおおむねつぎの種類がある。

油類、ベンゾール、苛性ソーダ、アンモニア水、クレオソート、糖蜜、硫酸塩、二硫化炭素、アルコール類、アセトン、磷酸、硝酸類、醋酸、塩酸、液体アンモニア、液体塩素、アルミナ。

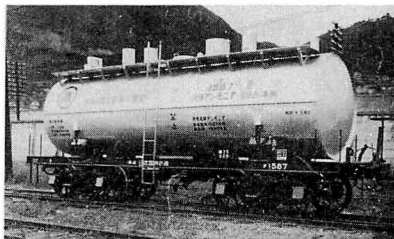
通常円筒形で上部にドームがある。タンクは温度によって伸縮するので、合わくへの取付けはセンターアンカ式により、タンクの中央で 1 箇所固定している。別に回転止として 2 箇所以上バンドで締めつけている。液の積み込みはドームから行い、取出しはタンク下部から吐出管により車の両側へ出すものと、圧力空気とサイフォンの作用によるものとある。タンクの材質は普通鋼が用いられるが鉄を侵す液、すなわち稀(き)硫酸には鉛、塩酸にはゴムのライニングを施



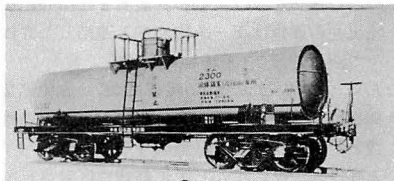
重油専用タンク車(形式タキ 1500)



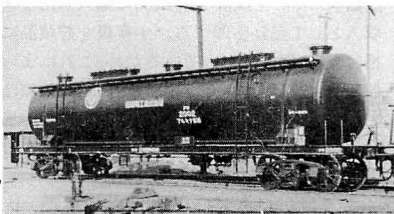
濃硫酸専用タンク車(形式タキ 300)



液体アンモニア専用タンク車(形式タ 580)



液体塩素専用タンク車(形式タム 2300)



アルミナ専用タンク車(形式タキ 2000)