

ローラ・コン

体とは別にはしごローラをそう入したもので、はしごローラの上端にある滑車にロープを掛け、ロープの一端は扉に、他端は橋脚に取付けてある。ゆえにローラの昇降高は扉の昇降高の半分に相当する。

3 キャタピラ・ゲート 扉の両端にキャタピラ式はしごローラを取付けた形式のもので、比較的高水圧の箇所用いられる。(別所多喜次)

ローラ・コンベヤ (英)roller conveyor 荷役作業の安全と効率化をはかり、貨物の損傷を防止するために使用するもので貨車相互間、貨車と積卸ホーム間または自動車その他の小搬車とホーム間にかけて、貨物を移動させるものである。一名そろばんコンベヤともいう。2本の立わく間にローラを等間隔にとりつけ、貨物をローラの上をすべらせて移動させるもので、荷造のいかんによっては(たとえば俵もののようなもの)ローラの上をすべりにくいから、鉄板のようなものを敷いて用いれば、容易に貨物を移動させることができる。国鉄で現在使用している

1. ローラ・コンベヤ(直)



2. ローラ・コンベヤ(曲)

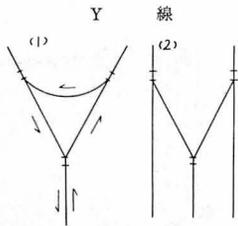


るものは長さ3mの直のものだけであるが、長いもの、短いもの、直のもの、曲のもの等いろいろな種類があって、これらを2以上連結して使用することによって、荷役作業上妙味を発揮することができる。(近藤正弘)

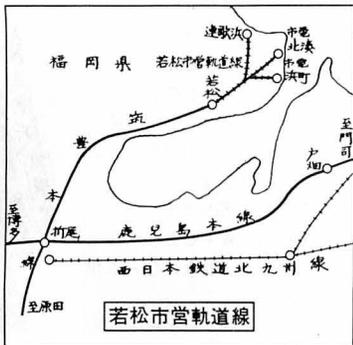
ローラしあげ ローラ仕上 (英)surface rolling 金属表面仕上法の一つで、主として鉄道車両の車軸ジャーナルおよびクランクピンの最終加工に用いられている。これはバーニッシュ仕上の一環で、旋削加工後の円筒外面に焼入硬化したローラを圧着し、金属表面をおしつぶして平滑な面をつくる。現在の修繕加工方式では車軸ジャーナル部は焼入硬化を行わないため、研削その他類似の方法で最終仕上を行っても、軸受の発熱が多くなって好ましくない。これに反しローラ仕上はその仕上面が平滑で、車両のような重荷重を受ける軸受に対して十分耐えうる性能をもっている。この方法は表面を平滑にすることと、加工硬化を与えて疲労強度の上昇をはかるという2目的があるが、車軸に対しては前者を主目的とし表面硬化は付随的のものである。しかしこの表面硬化が軸受性能に対しどの程度の影響があるかは未だ明かにされていない。この方法は普通旋盤の刃物台にローラ工具を簡単に取付けて行えるので、鉄道工場では以前から広く応用されているが、蒸気および電気機関車の動輪ジャーナルに対して専用ジャーナル旋盤があり、その最終加工用にローラ仕上装置が付設されている。→ジャーナル旋盤。(山本 稜)

わ

わいせん Y線 車両または列車の折返しまたは方向を転向するため、Y形に敷設された線路。使用目的により2つに分類される。図の(1)形式は3個の分岐器を用いて一線の終端に2本の分岐線を設け、互に分岐線を渡り線で結び、車両または機関車を矢の方向に進行させ、向きを変えるもので、転車台または環状線の代用として、地価のきわめて安い地方で使用される。図の(2)形式は3個の分岐器を用いて、上下線間にY形の共同突込線を敷設したもので、複線電区間の電車の折返線として使用されている。これは突込線を2本並列し、シーサースクロッシングを敷設することもある。(鳥羽秀雄)



わかさせん 若桜線 因美線郡家駅から東方にある若桜駅に至る19.2kmの線。山陰線に属し線路等級は簡易線である。昭和5・12に郡家と山陰本線八鹿付近を結ぶ鉄道の一部として、郡家・若桜間が建設され若桜線と呼ぶこととなった。(森 徳寿)



わかまつえいきどう 若松市営軌道 1 事業者の概要

名称 若松市、所在地 福岡県若松市外町、資本金 13,343万円、おもな事業 軌道・一般乗合旅客自動車運送 220km。軌道従事員 47人、保有車両 電気機関車 4両。

2 軌道線 筑豊本線若松駅を起点とし、市電浜町、市電北浜および連歌浜に至る延長2.7kmの単線、貨物運輸を目的とする。昭和7・6・11免許、同11・5・5運輸開始。

主要輸送品目は石炭で全輸送量の約80%、年間約24万tである。

3 運輸概況

項目	年 度		
	昭和 28	29	30
貨物輸送トン数(千t)	368	369	337
トンキロ(千)	699	517	469
貨物収入(千円)	38,795	38,672	35,205
運輸雑収(〃)	76	481	342
収入合計(〃)	38,871	39,153	35,548
営業費(〃)	24,867	28,854	28,020
営業利益(〃)	14,004	10,299	7,527
営業係数(%)	64	74	79

(嵯峨野福次)

わかやまけんえいてつどう 和歌山県営鉄道 南海電鉄和歌山港線久保町から和歌山港に至る1.6km、動力電気、軌間1.067m、旅客・貨物運輸を目的とする鉄道。大正13・8・27免許、昭和12・7南海電鉄が着工、昭和29・5和歌山港築港工事の一部として県が譲渡をうけ、現在工事中、完成後は南海電鉄へ貸渡し、同社が経営をする計画である。(嵯峨野福次)

わかやません 和歌山線 関西本線王寺駅から和歌山市に至る89.3kmの線。大和二見・川端間1.5kmの枝線を含み、総管