

時刻との結び付きを検討し、列車速度の速い列車で計画され、また急送品積車を途中組立駅でこの列車に継送・継承するときは、特殊継送作業を行いその輸送を確保している。なお天災事変や突発的事故の場合における貨物列車の運転整理を行う際には、本列車を優先考慮して運転手配を行っている。

急送品列車は原則として急送品積車のみで組成するのであるが、鮮魚・野菜・果物等はいずれも時期的に波動が多いので、急送品積車のみで本列車の組成ができないときは、その列車の終着駅以遠行の一般貨物積車を連結し、終着駅以遠行貨車が不足している場合または終着駅が最終端である場合は、前途の組立駅以遠行の最も適当と認められる貨車を連結することになっている。(菅野太次)

**きゅうだいせん 久大線** 久大本線とこれから分岐する日田および宮原の2支線の総称。名称は本線の両端駅久留米、大分の頭文字をとった。(森 梯寿)

**きゅうだいほんせん 久大本線** 鹿児島本線久留米駅から出て東方に進み、日田を経て日豊本線大分に至る141.5kmの線。線路等級は丙線。

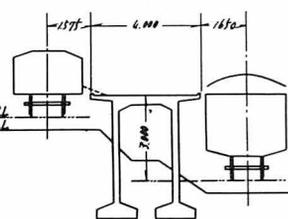
大正4・10大分・小野屋間は大湯鉄道株式会社によって開通したが、大正11・12政府に買収され、大湯線と呼称、昭和8・9天ヶ瀬まで開通した。また昭和3・12久留米・筑後吉井間開通久大線と呼称、昭和3年夜明まで開通、昭和9・11夜明・天ヶ瀬間の開通によって全通、久留米・大分間を久大本線と呼ぶこととなった。この線は豊肥本線とともに九州を横断する線で、途中日田線、宮原線を分岐させている。(森 梯寿)

**きゅうたんせつび 給炭設備** (英) coaling facilities 蒸気機関車の石炭補給に必要な石炭台、貯炭場、貯炭槽(そう)、ならびにこれが積込用の機械設備。構造および規模はその機関区の常時石炭を補給する機関車の形式・両数ならびに給炭所定時間の長短等により、それぞれ違ってくるが、いまこれを大別すれば人力給炭と機械給炭に分類される。だいたい機関車の1日平均走行キロは実車で150kmくらいで、1日1両あたりの石炭使用量はだいたい3tくらい消費することになる。現行において人力と機械給炭の限度は経済比較上30t程度とされているが、実際は50tくらいから機械化の対象となっている。

1 人力給炭

平棚式石炭台 わが国で最も多く用いられている石炭台で、その構造は木造または古レール、鉄筋コンクリート造の脚に棚を設け貯炭する。その貯炭量は幅4m以下で0.4t/m<sup>2</sup>、6m以上で0.5t/m<sup>2</sup>程度、また降雪地では石炭台上家を設ける。石炭台の両側には燃料掛の昇降用登り掛けを設け、石炭は貨車から直接人力ではね上げるか、または隣接した地平貯炭場にいったん貯炭したものを、かごなどの人力運搬で台上に貯炭し、さらに炭水車にスコップではね上げるものである。

1. 押上石炭台



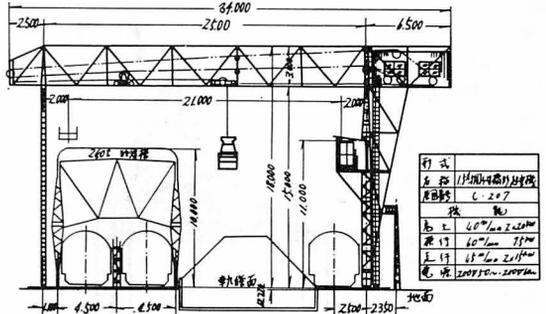
この人力運搬の不能率を回避するため、図-1に示すように石炭取卸線を高くし、炭車よりじかにかき卸せるようにした押上石炭台があるが、押上線の取付用勾配(こうばい)のため構内に広大な用地を必要とするため、あまり多く用いられていない。平棚式の貯炭量はだいたい使用量の3日分、地平貯炭場は7日分を標準としている。

2 機械給炭設備

機械給炭はだいたい給炭線の直上に給炭槽(または貯炭槽、ホッパともいう)を設け、機械でつかまれてきた石炭を一時貯炭し、給炭時に底部を開き機関車に直接給炭するもので、この給炭槽に貯炭する機械の種類により名称が異なり、またその給炭能力は機械の型式により左右される。以下その種類を列記する。

(1) ガントリ起重機給炭設備 この型式は機械設備のうちでもいちばん多く使用される型式で、だいたい1日使用80t以上のところに用いられ、グラフは1.5tつかみが多い。この型式

2. ガントリ起重機給炭設備

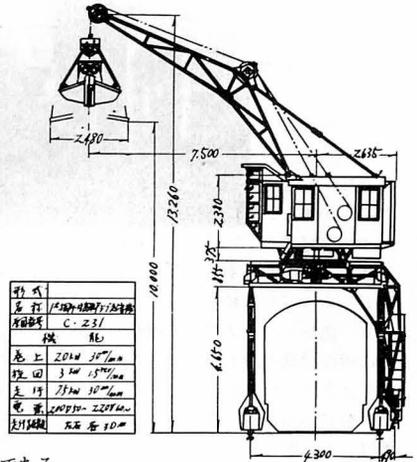


は図-2に示すように給炭線の直上に鉄製またはコンクリート造の給炭槽を設け、ガントリは普通石炭車より付風地平貯炭場に卸し、混炭作業を行いながら、これを給炭槽につかみ上げる。機関車への給炭は炭槽下部のゲートを開いて行う。給炭槽の容量はだいたい1日使用量の1.5倍を標準としている。ガントリ型の利点は石炭の取卸・混炭・給炭および集灰坑内の灰の貨車積等がすべて1基のクレーンの働程内で行い得ることである。

(2) 高脚ジブ起重機給炭設備 図-3に示すもので1日使用がほぼ60t以上のところが得策である。これはガントリのように堅固な基礎工事が不要で、かつ比較的狭い場所で簡単に設備することができ、

3. 高脚ジブ起重機給炭設備

能力もガントリに大差なく、一応200tくらい可能で、現在全国的にはまだ普及されていないが、将来標準型の1つとして採用されるものである。ただし北海道のような底開き石炭車の多いところは貯炭場をプール式にしなければならず、むしろガントリの方が得策である。



(3) 天井(てんじょう)起重機給炭設備 図-4に示す。雪の多い地方では積雪のため起重機の走行路および貯炭槽に上家を必要とするため、これら機械設備を小規模にして、1つの建物の中に納めるように設計されたもので、貯炭槽は容積ならびに底開貨車に便するようにプール型にしている。これの欠点は石炭