

車の片側の石炭を線路上に落すか、または貨車の内部で反対側にはね上げねばならぬゆえ、貯炭槽を軌道下まで延長するよう改造すべきである。

(4) スキップホイスト給炭設備
北海道・九州の炭坑地方のように底開きまたは側開式貨車が多い地方に設備されて便利なもので、図-5に示すように石炭車は線路の脇に設けられた坑内に石炭を落下させ、その坑底からバケットによりホッパにかき上げるものである。ただしこれはホッパへの給炭のみで混炭、その他地平貯炭場卸等の諸作業はできずこれらは人力か他の機械力によらねばならぬ不便がある。

(5) バケットコンベヤ 写真-6に示すようにスキップホイストのバケットをコンベヤにしたもので、新設した当時は好調であったが後コンベヤの修繕等がかさみ、あまり能率的でなく、給炭作業もスキップホイストと同じくホッパへの給炭のみで、利害はほぼ同じである。

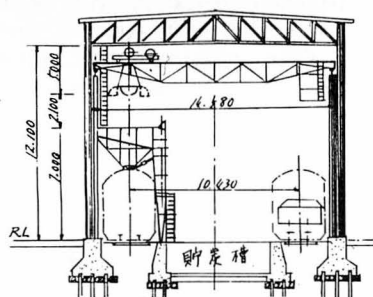
(6) 蒸気ロコモチブ起重機給炭設備 これは図-7に示すように機械設備の最も当初のもので、現行機械の動力がほとんど電気化されている中に、これのみ蒸気を使用するので作業準備に手数がかかり保守費もかさみ、今後だんだんと減少し補助的機械として残されるものと思われる。

(7) 簡易ジブクレーン 現在設計中であるが給炭槽を設けず石炭台、貯炭場、集灰坑を設け、給炭は機関車に直接積込の型式で、1日50～80tくらいのところが適当と思われる。

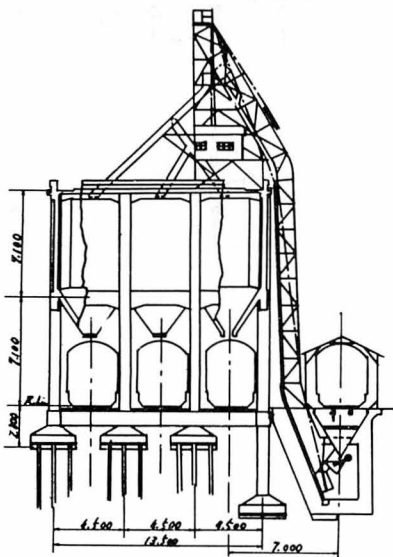
以上のほか簡易機械設備としては、平棚石炭台に併置するものにベルトコンベヤ等が多く使用されている。

なお機械給炭はいかなる場合においても、1日使用分くらい

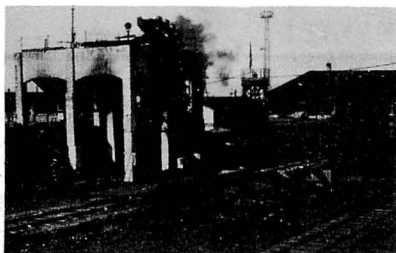
4. 天井起重機給炭設備



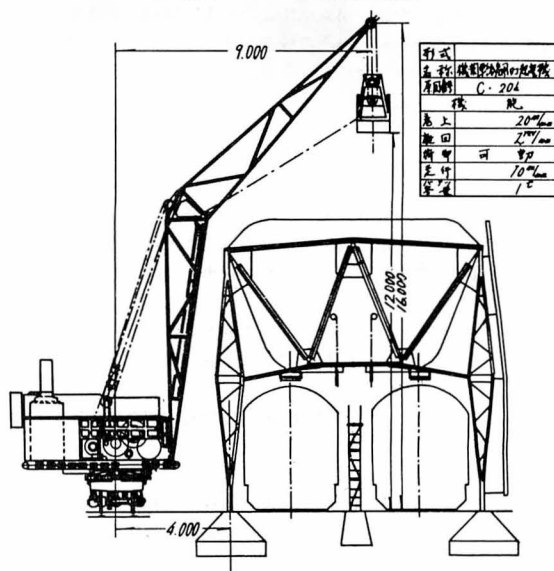
5. スキップホイスト給炭設備



6. 給炭設備 バケットコンベヤ

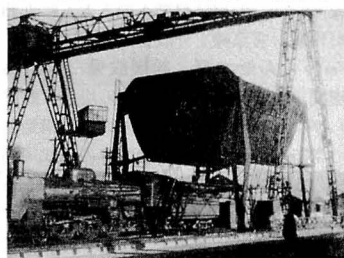


7. 蒸気ロコモチブ起重機給炭設備



の試験用平棚式石炭台を設備することになっている。(宇野浩彰) きゅうたんそう 給炭槽 (英) coal bin 機関車に補給する

石炭を高所に貯蔵する装置。機関車を給炭槽の下に導き、ハンドルを回してゲートを開くと、石炭は自重で落下しきわめて短時間で積込みは完了できる。給炭槽には給炭用橋形クレーン、スキップホイスト、門形ジブクレーン等を使用する。



給炭槽

国鉄標準型給炭槽には100t、150t、240t容量のものがある。どれを使用するかは使用量、石炭の種類、貯炭場の容量、給炭機械の能力、隣接機関区の給炭能力等を考慮してきめるが、使用量の1.5～2日分をとるのが普通である。

石炭槽の下部は水がたまりやすく寒冷地では凍結するおそれがあるため、蒸気または熱風で加熱せねばならない。コンクリート製の石炭槽も使われているが、凍結防止ができないから寒冷地には不適である。(井田緑朗)

きゅうてんかんりじむしょ 給電管理事務所 国鉄の支社の地方機関 (地方において国鉄の業務を分掌している機関であって国鉄の従たる事務所をなすもの)。昭和25・8に経営合理化の一環として自営電力設備を総合的に運用するため設置されたものである。その所管業務は電気の発生・伝送・変成・配給および調達である。すなわち信濃川水系の千手および小千谷の両水力発電所と、赤羽および川崎の両火力発電所において発電し、給電区における交流変電所において変成し、これらを連絡する送電線路によって、主として東京近郊に電力を供給している機関である。またこれに付帯して、これらの業務を行うのに必要な施設 (付帯施設を含む) の改良・運転・保存および管理を行っている。なお一般の委託による電気施設の運転・保存および管理ならびに電気の発生・伝送・変成および配給をも行っている。