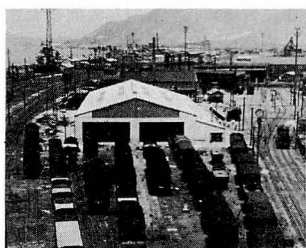


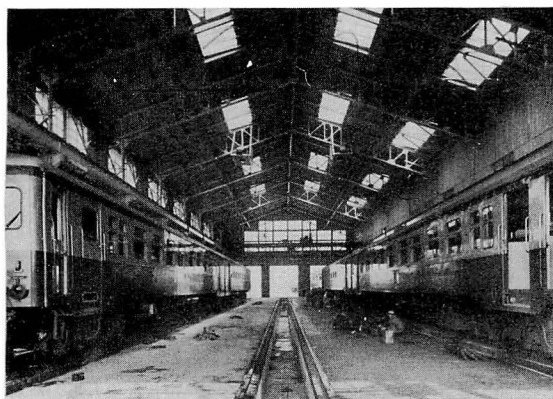
2 大きさ

(1) 貨車検修車庫

長さは検修線および修繕線の長さの60%を標準とする。これは線の容量には作業の波動を考慮されているものであり、作業の方法によりある程度の融通性があるため、実績から見ても十分に認められる。



2. 門司駅貨車検修車庫



3. 新潟駅自動車検修車庫

車庫の幅員を決定する関係各線路間隔はつぎのとおりである。

検査線・修繕線と車庫側壁間	4.5m	(職場側)
"	3.5	(職場と反対側)
検査線と修繕線間	5.0	
"	5.5	(トロリー線を敷設する場合)
修繕線相互間	6.0	(リフティングジャッキ設備箇所)
"	5.0	(その他の場合)
車庫と車庫外の線路間	3.0	

(2) 客車検修車庫

長さは検査線および修繕線の全長にわたるものとする。これは線の延長が編成単位で定められたものであり、編成を分離して行う作業は非効率であるばかりでなく、修繕作業は車体高上作業を主とし複雑な作業が多いからである。

車庫の幅員は車庫内の線数によることはもちろんで関係線路間隔はつぎのとおりである。

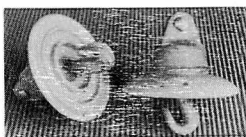
検査線・修繕線と車庫側壁間	4.5m	(職場側)
"	3.5	(職場と反対側)
検査線と修繕線間	5.0	
"	5.5	(トロリー線を敷設する場合)
修繕線相互間	6.5	
車庫と車庫外の線路間	3.0	

3 車庫床面舗装

車庫床面は全面コンクリート舗装を要する。特に重量部品を取扱ったり部分品の分解作業箇所は木塊舗装とする。(中山 隆)

けんすいがいし 懸垂碍子 (英)

suspension insulator 帽子形の電気絶縁用磁器の上から可鍛鋳鉄製のキャップをかぶせ、下から可鍛鋳鉄製または鋼製のピンを入れ、それぞれセメント着したものであ

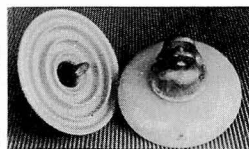


1. 電車線用懸垂碍子

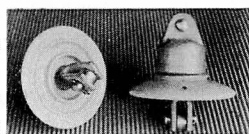
る。

懸垂碍子には電車線用・送電線用があり、使用方法により碍子を懸垂状に電線を支持する懸垂形と碍子を横にして電線を引止める耐張形とがあり、キャップの構造によりクレビス形 (clevis type) とボールソケット形 (ball socket type) とがある。

送電線のような高電圧用のものには、その電圧に応じて適当な個数の標準懸垂碍子を連結して使用する。標準懸垂碍子はクレビス形で磁器のつばの直径が、254 mm および 180 mm のものがあり、後者は 6 万 V 以下の電線に使用される。(佐々木 晃幸)



2. 送電線用懸垂碍子

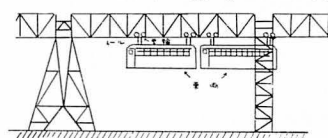


3. 電車線用耐張懸垂碍子

けんすいてつどう 懸垂鉄道 普通の高架鉄道と多少趣を異にし、空中に支持された特殊軌条に車両を懸垂し運転する鉄道をいう。一般

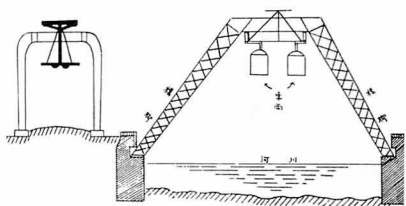
1. 懸垂鉄道型式図 (ドイツ)

エルベルフェルト＝バルメン間)



に単軌条であってこれに車両を垂下し、静止中も運転中も完全に平衡を保つようになっている。

前記軌条のほかに導軌条および支軌条を設けることがあるが、これらはいずれも



単に車両の動揺を防ぐために設けられるものである。ドイツのエルベルフェルト (Elberfeld) からバルメン (Barmen) に至る 8.5 マイルのブッペル (Wupper) 川にそって架設されたものは 1903 年に完成している。軌道を支持する構造物は鉄骨構造であって、その型式は図のようであり、径間は 24~33 m で橋脚はブッペル川兩岸にすえ付けられた基礎の上にまたがり、200 m ごとに固定端を有する。第 3 軌条式で車両定員は 75 人、その編成は 2 ないし 3 両で、時速最高 48 km である。

現在この種の鉄道は諸外国においてもあまり多く見られないが、懸垂鉄道は都市交通の混雑緩和のため、地下鉄道および高架鉄道とともに、都市の立地条件に適した鉄道と考えられ、郊外と都心間の高速鉄道として用いられる可能性が多い。

アメリカのロスアンゼルス付近に計画されているものは、都市連絡の短距離用のものであって、時速 110 km といわれている。わが国においては遊園地で用いられており、写真は西武鉄道豊島遊園地



2. 懸垂鉄道

にある懸垂鉄道を示すものである。その構造の概要は 14 本の鉄塔に多角形架橋を支持させ、さらにこれに地上 6.7 m の高さにおいて単軌条を支持するようにした直径 60 m の円形軌道である。