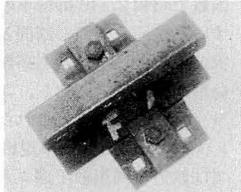


との間およびタイプレートとコンクリートの間にゴム製タイパッドが挿入してあり、タイプレートとコンクリートの締結およびレールとタイプレートの締着はいずれもスプリングによっている。建て込みボルトはコンクリート中に埋め込まれた電気絶縁性の埋め込み栓にねじ込まれている。

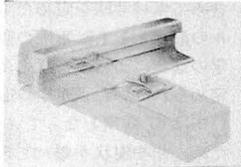


5. (C型タイプレート)

5 特殊タイプレート

その種類はきわめて多いが、いずれも特殊な目的のために、局部的に使用されているものである。

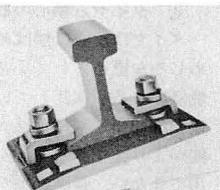
国鉄における関門海底トンネルに使用している枠型(わくがた)タイプレートはその1つであり、枠の中にはゴムが入れている。



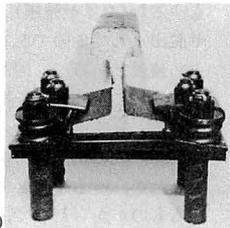
6. C型タイプレート敷設図

その他漏進(ふくしん)防止をかねるC型、ニッキ型、安全レール敷設用ガード段付型などあり、枕木締着はいずれも犬釘で行う。

タイプレートの一種にステップチェア(step chair)がある。高さのことなるレールを接続するとき、レール頭面を一致させるために用いる段付の床板である。一般に異種レールの接続には、異形継目板を使用し、これを補強するために、ステップチェアを使用する。しかし継目板の強度が改善されつつあるから、あまりかえりみられなくなった。(沢田謙二)



7. ニッキ型タイプレート



8. コンクリート道床直結弾性タイプレート

だいむしゃ 代務者 停車場において、操車掛または操車掛の職務を代行する者をいう。信号掛または操車掛の在勤する停車場において、これらの者が欠勤または事故等の場合には、その職務を行う要員の補充を行わなければならないので、この代務者の制度を設けているのである。代務者は直接信号掛または操車掛の職務をそのまま代行する者であって、その責任は、まったくこれらの信号掛または操車掛と同一であるから、代務者の指定については一定の資格を条件とし、鉄道管理局長が指定することとし、その勤務方については駅長が指定を行うのである。(三和達忠)

だいめいばんごう 代名番号 鉄道工場では、姓名のかわりに各人別の番号を定めて使っている。この番号の用途は現在つぎのようなものである。

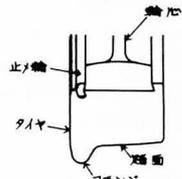
1 代名番号のみにより処理するもの 工具の貸渡し、食堂の席指定、更衣箱の専用指定。

2 代名番号と姓名とを併用するが、代名番号を主として用いて処理するもの 給料計算関係の表類、勤務履歴関係等のカード、保健療養関係の帳表類、図書の貸渡し。

代名番号の定め方は規定はなく、工場限りで内規で定めているが、1万名の職員数の場合では、0~9999の4けたの数字で処理することができ、固有名詞・多くの漢字・同姓同名の区別等を簡素化するものである。事務の機械化を実現する場合には工夫次第で、機械化の効果はもちろん、番号の用途をいっそう拡大できるであろう。(中嶋 勇)

タイヤ タイヤ (鉄道車両の) (英)tyre 鉄道車両の車輪輪

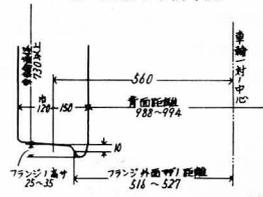
心の外周にはめられる耐摩耗性の鋼輪で、走行時に車両はそのフランジによってレールに案内される(図-1)。米国ではディーゼル機関車・客貨車にはタイヤをもたない一体鍛造車輪を使用するのが普通であり、また客貨車には1. タイヤと輪心の関係



1 形状

(1) 国鉄の車輪寸法の制限 国鉄では図-2のように車輪の寸法を規定している。直径の制限は過小であるとレールのすきまに落込んで分岐器を損傷し、またレールに及ぼす圧力が過大となるおそれがある。フランジとタイヤ背面距離(バックゲージ)に対する制限は、おもに分岐器をうまく通過するために定められている。すなわちフランジの厚さが薄く

2 国鉄の車輪寸法



なると、分岐通過時に異線進入したり、トンダレールをまげることがあり、厚さが厚過ぎても分岐器の通過はできないし、高さが過大であるとレール継目板にあたりやすくなるからである。幅の制限は最小幅はフランジの最も摩耗した車輪が、最大軌間の場合においてもレールからはずれないようにしてある(図-3A)。最大幅の制限は軌道構造物に支障せぬように定めてある。タイヤのフランジとレールとのすきまが最も少いときは図-3Bのようなときであり、すきまは9mmである。軌間が標準で(公差がないとき)タイヤが新しく正規の形状の場合、直線では約13mmのすきまがある。

(2) 地方鉄道と軌道の車輪寸法の制限 図-4・5に示すように定められている。

(3) 国鉄のタイヤ外周形状 国鉄では図-6に示すようにタイヤ外周形状を定めている。機関車では軸距の関係で曲線通過を容易にするため、一部の動輪フランジを薄く削ったり、あるいは全く削去したもの(フランジレスタイヤ)もある。踏面は円すい形となっているが、これは直線上においては車両を軌道の中心に向ける復元性と、曲線通過時には曲線外側車輪は直径の大きな踏面部で、曲線内側車輪は直径の小さい踏面部で回転させ、車輪とレール間のすべりを減少して曲線通過を容易にするためである。しかし円すい形踏面のため直線上でも車両はへび運動を起すから、この点むしろ円筒形踏面がよいのであるが、一般には円すい形としている。また曲線通過に際し機関車の場合では、すべての曲線外側車輪が外側レール寄りになるとは限らないから、結局円すい形踏面としている理由は、踏面がいくぶん摩耗しても踏面にくぼみを生じないためと考えられている。円すい形踏面は2段のテーパとなっており、外側に急なテーパが付けてあるが、これはフランジ寄りの踏面が一般に早く摩耗するので、その場合段付とならぬためである。

国鉄のタイヤ外周形状(タイヤのコンタ)は外国の例によって定められたものであるが、大正4,5年以降において、フランジおよ