

したがって代用列車は代用車のみで組成されるのが理想であるが、代用車だけでは牽引(けんいん)力に余力がある場合が多いので、代用車以外の近距離貨車、および急送品列車または輸送力列車の通過駅の発着貨車を連結するのが普通となっている。したがって主幹線以外の多くの線区では、ローカル列車と代用列車とが分離されないで併合されているのである。(菅野太次)

だいたいたくそ 代理託送 荷送人が遠隔の地にある等のやむを得ない事由により、自ら託送手续をすることができない場合、荷送人の指示にしたがいその代理人となって託送手続をとること。現在は私有貨車を空車で回送または返送する場合、および連絡運輸機関所属の車両を修繕等のため回送または返送する場合、貨車所在駅駅長または荷受人が代理託送人となる場合が多い。(重森直樹)

だいたいほかん 代理保管 鉄道において保管すべき貨物を保管設備が狭いとかその他の事由から、鉄道にかわって貨物の保管をさせることで、鉄道管理局長の指定する通運事業者がその代理保管者になる。(重森直樹)

だいわく 台わく(客車・電車・気動車の) (英) under frame (独) Untergestell 車体および積荷等すべての垂直荷重をになう土台となるわく組で、下部にはブレーキ装置・水揚装置・暖房装置・点灯装置等を、前後には連結装置のほか付属品を取付け、運転中の大きな車端衝撃および引張重量にも耐えるだけの十分な強さを有することが必要であり、車種用途・車体構造・軸配置・連結緩衝装置等の相違によってその構造に差異がある。

台わくを大別するとつぎのとおりである。

1 2軸車および3軸車用台わく

- 2 ボギー車用
 - トラス棒式
 - 魚腹形
 - 平形 (または長形)

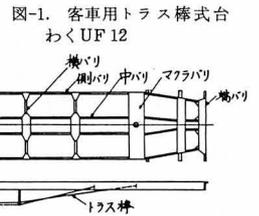
2軸車および3軸車は客・電・気動車にはその数がきわめて少ないから、1の台わくとしては貨車用台わくが代表的のものである。現在使用しているおもなボギー車用台わくの種別、および形状は次ページ表のとおりであるが、国鉄ではボギー車用台わくにはUFの記号を用いて形式称号を表わしている。

ボギー車用台わくの構造はいずれも側ばり・端ばり・横ばり・中ばり・まくらばりの5種から成っている。まくらばり(bolster)にはその中央に下向きに突起部(これを心ざら center

plateと称する)が設けてあって、これが台車の心ざらにはまるようになっていて、車体と台車との間を連ねるもっとも重要な部分である。またまくらばりの左右両端には側受があって、これも台車の側受の上に載るようになっていて、中ばり(center sill)は両側ばりの中間に縦の方向に取付けてあるが、台わくはこの中ばりを主体にして設計してあるもの、側ばりを主体にして設計してあるもの、両者を主体にして設計してあるもの等がある。

1 トラス棒式台わく

これは大正15年度までに製作された木製客車・電車用の台わくであって、車体が木製である関係上、自重および荷重の全部を台わくのみで負担するので、補強のためにトラス棒を設けて台わくのたわみを防止したものである。端ばり・側ばり・中ばり・横ばり・まくらばりはみぞ形鋼を使用してあり、その継手部分にはリベットによって結合されている(図-1)。



2 魚腹形台わく

大正15年度製作の木製客車、および昭和初年から昭和3年度までに製作の鋼製客車・電車は魚腹形台わくを採用している。自動連結器装置の採用に伴って、車端衝撃は中ばりが全部引き受けなくてはならなくなり、トラス棒式台わくでは車端打当に対する中ばりの強度が不足してきた。よって中ばりは魚腹形にふくらまして強くし、車端衝撃の全部および自重、荷重の約半分を負担させ、側構に他の半分を負担させる設計としたのがこの台わくである(図-2)。

3 平形台わく(または長形台わく)

昭和4年度以降製作の客・電車に採用された台わくである。またまこの年度から新製した2軸ボギー客車の全長を20mとしたので、この台わくを他の台わくと区別するために、長形台わくとも称えられている。鋼製の車体では垂直荷重の相当な部分を、その側構で引受けてくれるので、中ばりは主として車端衝撃に対抗するだけの断面があれば足り、中央をふくらました魚腹形にする必要がない。よってこの台わくでは中ばりはみぞ形鋼の通しとしたものである。それでこの台わくをみぞ形鋼通し台わくとも呼ぶ。この台わくも昭和13年度には大部分設計

図-2. 客車用魚腹形台わく UF 16

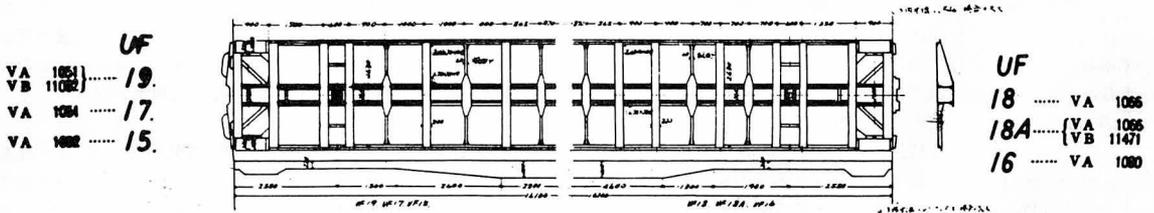


図-3. 溝形鋼通し溶接台わく UF 135 (スハ43)

