

機関がとう載されており伝動装置は変速機から副変速機を経て前後軸が駆動される、また砂きき装置を備え発進を容易にし、勾配におけるスリップを防止している。

制動装置は空気ブレーキ、ねじ式ブレーキおよびセンターブレーキが装備されているほか離線装置一式を具備し、必要に応じてただちに線路外にはずすことができる。

また油圧式転車装置を備え方向転換が随時可能である。以上各種モーターの主要性能は次表のとおりである。

第2表 軌道モーターの性能

線路勾配	形式	乗車人員 (名)	標準積載 荷重(kg)	標準牽引 荷重(kg)	標準速度(km/h)	
					単車 全荷重	牽引 全荷重
水平線	貨物	2	2,500	7,500	50	45
	兼用	11	0	5,000	60	45
	視察A	8	500	2,500	60	50
	" B	5	300 (乗員換算)	1,000	40	40
	大型	2	2,500	100,000	50	45
10 1,000	貨物	2	2,500	5,500	45	35
	兼用	11	0	3,000	50	40
	視察A	8	500	2,500	50	40
	" B	5	300 (乗員換算)	1,000	35	25
	大型	2	2,500	45,000	45	25
25 1,000	貨物	2	2,500	2,500	35	25
	兼用	11	0	1,500	45	30
	視察A	8	500	1,500	45	25
	" B	5	300 (乗員換算)	750	30	18
	大型	2	2,500	40,000	40	10

(田中正彦)

もちこみしょうにん 持込承認 託送貨物を駅構内に持込むことを駅長が荷送人に対し承認することをいう。その方法は駅の実情によって異なるが、貨物の取扱が多く荷役に多大の配慮を要する駅にあっては、持込承認書を交付しその搬入を調整しているところもある。(重森直樹)

もとうきだめ 元空気だめ(空気ブレーキの) (英) main reservoir (air brake) (米) main tank (air brake) (独) Hauptluftbehälter (仏) reservoir d'air principal 空気ブレーキ装置の空気源となる空気だめ。単に元だめとも略称する。空気の貯蔵冷却および空気中に含有する油水分の凝縮分離をその目的とする。空気圧縮機から送り出された高温の空気は、まず冷却管をとって相当冷やされてこの空気だめに導かれる。この空気を貯蔵しつつさらに冷却し、その際に生ずる空気中の水分、空気圧縮機から霧状となって送り出される油分を分離し、状態の良好な空気を空気ブレーキ装置に供給する。分離された油水分は冷却管から流れ込んだものとともに、いったん空気だめの底にためられるが、その最低部にはドレンコックが設けられているから油水分は随時排出することができる。

元空気だめの容積はその目的から大きい方が望ましいが、車両の場合はそれが占める空間に制限があることと、車両の仕業開始時の最初の込めに時間を要するのであまり大きくはできない。(高桑五六)

もとははじめ 元田 肇 初代の鉄道大臣として大正9・5から同11・6に至る間、原敬内閣にはじまり、内田康哉、高橋是清の2内閣に留任した。大分県人。大正10・10・14 鉄道50年記念祝典を挙行、この日を鉄道記念日と定め、記念事業として財団法人鉄道育英会等を設置した。また鉄道敷設法中改正法案を提出して、整然たる大交通網の実現を企図した。1度は不成立にお

わったが、2度目に成立、鉄道網充実の基盤をきずいた。退官後は政界に活躍。昭和3年衆議院議長。7年枢密顧問官となった。昭和13・10・1 ぼつ。81歳。(中村英男)

モノレールてつどう モノレール鉄道 単軌条鉄道ともいい、これには空中につりさげられて運転する懸垂鉄道と、地上を運転するものとの2種類がある。前者については*懸垂鉄道。



元田 肇

地上の単軌条鉄道は、従来の鉄道の概念からすれば飛躍的な発展が期待される鉄道で、スウェーデンの富豪グレン博士が考案した単軌条高速列車がその端緒である。最初の模型列車はドイツのケルン(Köln)付近のフューリンゲン(Fühlingen)において実験が行われ、列車は実物の $\frac{1}{2.5}$ 縮尺の車両として運転された。模型軌道は直線部と曲線部とよりなる楕円(だえん)形のもので、その全長は1,700m、曲線の半径は135mであった。また軌道は高さ1.2~3.5mのコンクリート柱の上に支持される軌道けたに軌条を敷設し、地域の高低を避けている。曲線部は毎時300kmの高速で通過するため、軌道けたは45°に傾斜したコンクリート柱で支持されている。この試験列車は1箇所列車速度制御塔があり無線操縦されている。この実験終了後、実物大の高速モノレール鉄道の設計が完成され、実用に供されようとしている。この鉄道は同博士の Dr. Axel L. Wenner Gren を略したアルヴェーク(Alweg)列車と名付けられた。—アルヴェーク鉄道。(江里口正夫)

モハはちじゅう モハ80 国鉄電車の記号および形式称号の1つである。モハは3等電動車の記号、80は形式を示す。いわゆる湘南電車をはじめ東海道線、高崎線等の中距離向に使用されている3等電動車で、運転室がなく両妻とも貫通形である。車両の設備は3等客車とほぼ同様であるが、出入口を広くし、乗客の乗降を便にしてある。この車は制御車サハ86、付随車サハ87、サロ85等と編成して使用されている。図はこの車の形式図および主要諸元を示す(次ページ)。(内村守男)

モルタルふきつけ モルタル吹付 人力によるモルタル塗にかえて機械を用いてモルタルを吹付けること。目の多い切取岩石やぜい弱な岩盤の剥落(はくらく)風化、凍上を防止するために用いられ、また風化剥落した隧道(ずいどう)覆工の修理、コンクリート表面の修理、建築壁の仕上等にも用いられる。

モルタルの吹付けは、セメントガンまたはモルタルガンによる。セメントガンによって吹付けられたモルタルの層をショットクリート、またはグナイトといい、特殊の混合機にセメントと砂を入れて混合し、圧縮空気によりゴム管をとおしてノズルから噴射させる。ノズルにはべつに圧力を加えた水を通すゴム管が取付けてあり、吹付けしようとする表面に同時に噴射させ、モルタル層を作る方法である。モルタルガンによる吹付けは、あ



1. セメントガンによる吹付けは、あらかじめセメント、砂を水で練り混ぜてモルタルを作り、モルタルガン(底部の一方に圧気槽からのエアホースが入り、他方に噴射口を有する容器)に入れ、エアホースから供給される圧力