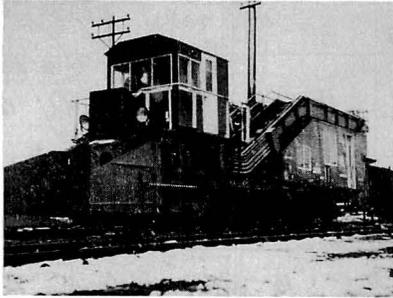


に用いられるだけで、前進は機関車により推進される。羽根車の直径は、2,500mm、羽根数は9枚で、雪の投出距離は羽根車の回転数120rpmのとき約26m、140rpmのとき約34mである。この雪かき車は単独で使用される場合もあるが、一般にかき寄雪かき車の次に後続させて、かき寄雪かき車でかき寄せた雪を遠くへ投げ飛ばすのに用いられる。

(5) スノーローダ snow loader

駅構内や操車場では排雪した雪の捨場がないので、多数の人

夫で雪捨列車に雪を積み込み、近くの川まで運び、そこで雪を捨てる作業を行っている。スノーローダは、この除雪作業を機械化するために作られたものでこの車のつぎ



5. スノーローダ (形式キ 950)

を連結し、ローダで積んだ雪を溶かして処理するのを建前とするが、メルタのかわりに貨車(スノーローダ付属車)積ロードをおき、隣線においた雪捨列車に積むこともできる。車の前頭に、線路上の雪をコンベヤの入口に集めるための翼があり、他の車両と連結するときは、両側へ折りたたむ。機関車により低速で推進されると、翼で集められた雪は、コンベヤの入口に装置されたスパイラルクラッシャでくだかれ、コンベヤの方に押し上げられる。ベルトコンベヤは左右2列ありベルトの表面には山形鋼を植えて雪のすべりを防止している。動力はディーゼル電気方式で、雪積込能力は20m³/minである。

2 翼(雪かき車の)

ラッセル雪かき車、広幅雪かき車、かき寄雪かき車の車体両側にヒンジで取り付けられ八の字状に開いて除雪の幅をひろげるのに使用される。必要のないときはすぼめておく。開閉はすべてシリンダの作用によって行い、上下にも動くことができる。翼には上り勾配に雪の散布を助けるため、山形の雪案内が取り付けられている。

3 砕氷器(雪かき車の)

車輪の回転に支障のないように前部台車の直前にあり、レールの内面まで接着してフランジャーにより取残されたり、車輪フランジにより踏み固められた氷雪をくだくもの。

4 前すき(雪かき車の)、フランジャー

前頭部や翼だけでは、レール面やレール内側の積雪を除くことができないので、前頭部下方にあって、上下に動くことのできるフランジャーを備えた前すきがある。前すきでレール間にある部分をフランジャーという。フランジャーはレール面下に入り、踏切その他の障害物のある場所では、レール面上に持ち揚げる。上下動はすべてシリンダの作用により行い、これにベルクランク式と直動式とがある。(宮地実雄・大野 猛)

ゆきかきそうち 雪かき装置 (英)snow plow device 降雪地方を運転する機関車には降雪期間に雪かき装置を取付ける。雪かき装置は簡単な構造で雪を押し分けるために用いるもので、国鉄の機関車に採用しているものには固定式と可動式とがある。取付位置は蒸気機関車のうち、テンダ機関車のように主として一方向に運転する機関車では前方車端に取付け、電気機関車などのように前後両方向に運転される機関車では両車端に取付け

る。左右雪かき翼間の開き角度および翼面の形状は、機関車を使用する地方の雪質によって異なるが、国鉄では角度を90~120°程度とし、翼の断面は雪をすくい上げ線路の外へ押し出し易いように、後下方に向けて凸形に折り曲げられている。

1 固定式雪かき装置 機関車の台車わくまたは車体台わく前面下部に、鋼板で作った固定形の雪かき翼を取付けたもので、降雪期間中取付けておく。

2 可動式雪かき装置 機関車の自動連結器の連結面位置と、雪かき翼取付け部分の構造上、固定式にできない機関車に取付ける雪かき装置である。図(次ページ)はEF58形機関車に取付けのもの。この方式の雪かき装置を使用するときは、雪かき翼を前方に押し出すため、運転室に取付けてある操作弁によって、空気シリンダの押し出し作用側に圧力空気を入れて雪かき翼を押し出し、一定角度を保持するようにくさびでその位置を保持させる。雪かき翼を引込めるときはくさびをはずし、操作弁によって空気シリンダの引込め作用側に圧力空気を入れて雪かき翼を引込め、くさびでその位置を保持する。(沢野周一)

ゆきすてせん 雪捨線 雪捨用の列車または車両を入線させて、雪捨を行う目的でつくられた線路。大構内等で排雪した雪は、流雪溝の設備がある場合のほか、通常貨車に積込んで構外に運びだし、高い築堤箇所や橋梁(きょうりょう)から雪捨を行う。本線で雪捨を行う場合は定期列車の合間を見て雪捨列車を運転するので、時間の制約を受け能率を十分発揮できないことが多い。雪捨線は雪を積んだ貨車を随時入線させることができるので、雪捨作業を能率的に行える。線路は構内に適当な空地のある場合に設けられ、築堤としてなるべく高くするか、半高架とすることが望ましい。ときに高築堤の引上線を雪捨線として利用することもある。(嶋原吉之祐)

ゆきどまりせん 行止線 (英) stub track, dead end track, blind track 線路の末端が他の線路に結ばれておらず、終端に車止を設けた線路。頭端停車場の着発線あるいは操車場の引上線・仕訳線、電車区の収容線等は一般に行止線となることが多い。機関車の回転、操車作業面より制約を受けるが、線路の性格、あるいは限られた地域で有効長を長くとる場合等には行止線とした方が有利となる。(半谷哲夫)

ユーゴスラヴィアのでつどう ユーゴスラヴィアの鉄道 第1次世界大戦後成立したユーゴスラヴィア政府は、当時クロアチアおよびスロヴェニアにあった標準軌の鉄道とボスニア・ヘルゼゴヴィナ、南ダルマチアに存在した狭軌の鉄道、および従来のセルビア国有鉄道を継承して国有として経営した。その後ユーゴ政府は鉄道の改善に力を注ぎ、国際幹線として重要なリュブリャナ(Ljubljana)、ザグレブ(Zagreb)、ベルグラード(Belgrade)、カリブロド(Caribrod)間を標準軌に改軌し、ベルグラード=ノブスク(Novsk)間を複線化し、アドリア海沿岸のスピリト(Split)に至る線を建設した。第1次世界大戦によって軌道約35%、橋梁60%が破壊されたが、幹線の復旧は急速に行われた。戦後建設された鉄道にブルコ(Brcko)=パノビク(Banovic)線(91km)およびブルコ=ヴィンコビシ(Vinkovci)線(61km)があるが、パノビク=サラジェボ(Sarajevo)間96kmも建設中である。

国有鉄道は交通省の管轄に属するが、実際の管理はベルグラードに設けられた鉄道総局がこれに当たっている。鉄道総局は8つの部局を有し、地方機関としてベルグラード、ザグレブ(Zagreb)、リュブリャナ、サラジェボ、スポチカ(Subotica)の各地に鉄道局を設けている。

1939年現在国有鉄道の総延長は10,710kmで、このうち7,392