

ガス・タービン機関車が使用された。

主要旅客列車としてはシカゴ＝ロスアンゼルス間の〔シティ・オブ・ロスアンゼルス〕、シカゴ＝サンフランシスコ間の〔シティ・オブ・サンフランシスコ〕およびシカゴ＝シヤトル間に〔シティ・オブ・ポートランド〕が運転されている。

参考文献 Henry Sampson 編 World Railways 1954～55. Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials and Year Book 1953～54. Interstate Commerce Commission 編 Transport Statistics in the United States, 1955. (光延有三)

ゆにゅうしゃだんき 油入遮断器 (英) oil circuit breaker

電気回路の開閉器で、これに伴って生ずる電弧を油の中で消滅させて回路を遮断する装置。1897年にはじめて実用化され、その後長足の進歩をとげた。1929年頃までは、主として自然消弧方式という遮断器が使用された。この型は消弧の機構上からきわめて多量の油が使用される。1929年以降は消弧機構の研究により、自力強制方式の遮断器が発達して、小油量の遮断器が実用に供されるようになった。現在わが国で用いられている遮断器は主として油入遮断器で、これを大別すると碍子(がいし)型遮断器と接地油槽(そう)型遮断器の2つになる。

油入遮断器に使用する絶縁油は、なるべく分解することを避け、分割蒸留してえた機械油を十分に精製した鉱油である。

油入遮断器に絶縁油が使用されるのはつぎの3つの性能によるのである。

1 絶縁 絶縁油は絶縁耐力が高いから、空気かわりに帯電部と接地間のような絶縁を要するところに使用すると、その距離をいちじるしく小にすることができる。したがって絶縁油を使用することにより、遮断器の形体を小にすることができる。

2 冷却 負荷状態では遮断器の接触部より熱を発生する。油はよくこれを吸収して油槽に伝えて空气中に放散する。

3 消弧 絶縁油のもっとも重要な性能は消弧作用である。遮断器で回路をひらくとき、電弧が発生して、そのエネルギーで油は分解してガスを発生する。このガスの70%は水素である。この水素はすべての気体中、もっとも消弧作用が強力である。油槽型遮断器は油の3つの性能を利用している。碍子型遮断器は消弧作用を利用している。したがって前者は大油量となり、後者は小油量である。

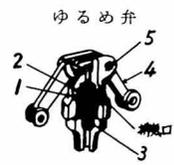
消弧装置は電弧を消滅させる装置で、遮断器のもっとも重要

な部分である。油入遮断器の初期のものは、この消弧装置はきわめて簡単で、接触子を油中で相離すのみである。その後次第に研究が進むにつれ、1930年に高効率に油の消弧力を発揮する消弧装置がつぎつぎに発明され、現在に至っている。最近では油無し遮断器の空気遮断器、水遮断器、磁気遮断器にその使用範囲を侵されているが、油入遮断器はなおその使用遮断器の大半を占めている。(村田良二郎)

ゆのきせん 柚木線 松浦線左石駅から東方3.9kmの柚木駅に至る線。長崎線に属する丙線。大正9・3 佐世保鉄道株式会社によって開通し、昭和11・10 政府に買収され柚木線と呼ぶこととなった。(森 梯寿)

ゆのまえせん 湯前線 肥薩線人吉駅から東北方の湯前駅に至る24.9kmの線。鹿児島線に属する丙線である。大正13・3 人吉と湯前を結ぶ鉄道として開通、湯前線と呼ぶこととしたものである。(森 梯寿)

ゆるめべん ゆるめ弁 (英) car discharge valve, release valve (独) Auslösventil (仏) valve de purge 自動空気ブレーキ装置をもった車両にブレーキをかけたのち、ブレーキ管のまただめをしないで、その車のブレーキを単独にゆるめ得るように設けられた補助空気だめの排気弁。現在国鉄では客貨車および気動車の補助空気だめの上部に取付けられ、車の左右任意の側からこれを取扱ひ得るよう二重てこを有し、2本の引棒を車体の両側へ1本ずつ連結する。図に



示すように弁部とてこからなり、通常弁(1)はばね(3)および補助空気だめ空気圧により弁座(2)に圧着されているが、引棒を取扱うとてこ(4)は一方のピン(5)を支点として傾き、弁は押しされ、弁は弁座を離れるので、補助空気だめ内圧力空気は排気口より大気に放出される。排気途中で引棒の取扱を止めると、弁はばねおよび圧力空気の背圧を受けてすみやかに弁座につき排気は止まる。

ブレーキ管に減圧後の残圧がある場合は、制御弁がゆるめ位置をとったのちは引棒の取扱を止めても、ブレーキシリンダ圧力空気だけは引続いて大気に放出されるが、ブレーキ管に圧力空気がない場合、または補助空気だめに圧力空気が残っていると支障を来たす場合は、補助空気だめが空になるまで引棒を引続けなければならない。(高桑五六)

よ

よういんじゅきゅう 要員需給 企業体における業務を最も経済的かつ能率的に運営するために、適切な所要の人員を要員といい、この要員を調整維持するために必要な人事管理を要員の需給という。過員の整理または転換、欠員の補充、適任者の選択および配置あるいは新規採用等、量質ともに配慮して管理しなければならない。

国有鉄道における職員は運輸・運転・施設・電気・工作・資材等それぞれ技術的、職能的な専門教養を必要とし、かつ一定の資格を要件とする職種が多数存在し、ことに運転に直接関係する職員は、つねに所定の考査と視力・聴力等の身体検査を施行して管理する。これら幾多の特殊技能の職域にわたって職員の調整をはかるには、おのおの資格を得るための養成、資格の有無または適不適等の審査、資格または考査の不合格者の配置

転換、あるいは公傷者の適職配置等とくに考慮すべき点が多々ある。職員の新規採用にあたっては所定の検査を行い、かつ試用員としての過程を設けている。業務が一時的に発生または膨脹した場合、あるいは職員の欠員を一時補充する場合には、職員の短期転勤、助働または超過勤務等をもって需給調整のほか、臨時人夫を雇用する。

試用員は国鉄が職員を採用する場合に、原則として試みの雇用期間としての過程を経なければならないので、その期間の取扱上の身分である。試用員は正規の適性検査および身体検査に合格し、14日以上2箇月以内の期間を定めて試みに雇用し、勤務成績・能力その他によって職員としての適格性を有すると認められた場合には職員に採用し、不適当と認められた場合には解雇する。雇用に際しては雇用箇所の所属長と試用員との間に雇用契約を