

第1圖、ニューヨーク中央鐵道のバッファロー停車場

鋼管製の足場 有利なる實例

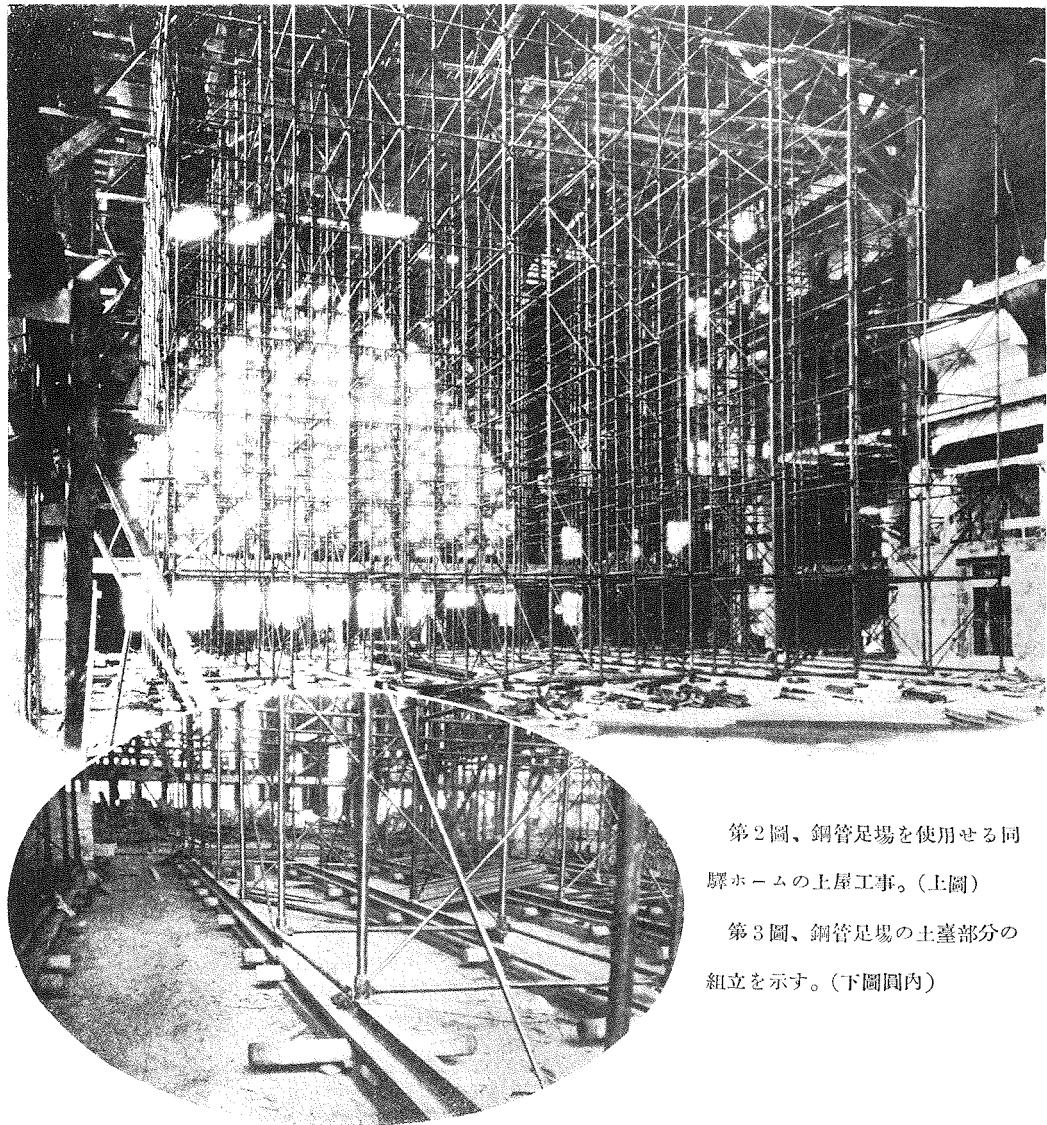
第1圖は紐育中央鐵道のバッファロー旅客停車場工事中の景であるが、第2圖は其旅客列車發着乗降場上屋の屋根をガスタヴィー式の拱形にして、鋼材にて組立、其上にタイルを以て拱形を築造す可く、钢管を以て高さ五十二呎の足場を設けた。此足場は築設するにも取壊はすにも孰れにも容易である。加之堅牢の點に於ても亦た優越するものであるから安全を保證する事が出来るのである。

第3圖、足場は待合室ご方向を同ふする長き土臺を有す、其下部に轉子を裝置し、指定の方向に對し、移動し得る仕掛けにして、又た一定の長さに分割し得可きものなれば、足場を區分して移動する事が出来るのである。第2、第3圖が此の近代式大旅客停車場の圓家根工事用として、轉子上に取付けたる、钢管製の足場である。此停車場の旅客待合室は幅 66 呎、長さ 225 呎、而して天井の拱形の拱頂は床面上 57 呎 6 吋の高にあり。此待合室は斜道ご階段に依り、下部なる總延長 7,480 呎の七條の旅客乗降場ご連絡するのである。乗降場ご線路の下部なる手荷物運搬用

の地下道は斜道にて連絡す。地下道は停車場本屋以外に 6 百呎進出して居る茲に特に記す可きは、此停車場の建物は混凝土に非ずして煉瓦造りなる事である。

{ 鋼管製の塔は、拱形を構成するタイル足場と云ふ } を支持す可く使用したる數十臺の钢管製の塔の事にして、水平の抗壓材を以て構造物の強度を補充したのである。寫眞は塔の組立方及び抗壓材の配置を示すものである塔は各の平面は 6'-4" × 8'-0" の長方形にして、6'-4" 隔てに排列し、之を 8'-0" 隔て、長手に配置したのである。而して三種の部材を使用し、軽き钢管製の塔を築造したのが此足場である。即ち柱は内徑 2 吋の钢管にして、胴差及び筋違は内徑 1½ 吋ご ¼ 吋の钢管を使用し、接合部は總てボールトにて繫約したのである。

又た此塔の構造にして普通の塔ご異なるは土臺を有する點である。足場は待合室に沿ひ移轉を圓滑ならしむ可く、木製の轉子を土臺の下部に裝置したのである。普通の塔は下部には四個の溝形鋼を取付くるが常であるが、此塔には下部に二個の連續せる土臺を使用して、轉子の滑轉を容易ならしむるのである。而して此長き土臺は一個づゝ塔を搭載す可く



第2圖、鋼管足場を使用せる同
驛ホームの上屋工事。(上圖)

第3圖、鋼管足場の土臺部分の
組立を示す。(下圖圓内)

分離する事が出来るのである。又柱の接合點なる套管は、三個の胴差に對する續手以外何物をも具備せないのである。

此足場はガスタヴィ式の拱形を構成する場合、其鋼材の組立とか、又はタイルの取付等に使用するのであるから、工事竣成後の鋼管類は又た再び使用するの必要なきものであるから材料は皆借入れて使用したとの事であ

る。今此

〈 鋼管製の足場を木製の足場に比して有利なる點 〉 を擧げんか、組立及び解體の容易なる事。火災の危険絶無なる事。明りを多く通す事。而してタイル拱形の構造に對しては必要なる強度と剛性を有する事等である。(以上)