

軌條更換作業グラフ……(2)

輸送力の増加に應ずる 鐵道省の軌條更換作業

線路延長 320 米突を僅に30分間位に更換する基準作業を順を追ふて30餘個の寫眞に納めたものである。

〔前號加賀山工務局長概説の更概は次の如し〕

我が國の鐵道發達の過程は偉大なる進歩を示してをる、然るに鐵道輸送量の増加に比し線路の強度は至つて貧弱である、其結果軌條及附屬品の毀損率が著しく増加して來た、そこで鐵道省では主要幹線の一部を100封度(50呎)に更換しつゝある。

此の軌條更換の作業は列車運轉時間の僅かの間に完全正確な仕事を成す爲め、更換作業

は規律正しい順序と又機敏なる臨機の處置を必要とする。(以上前號の更概)

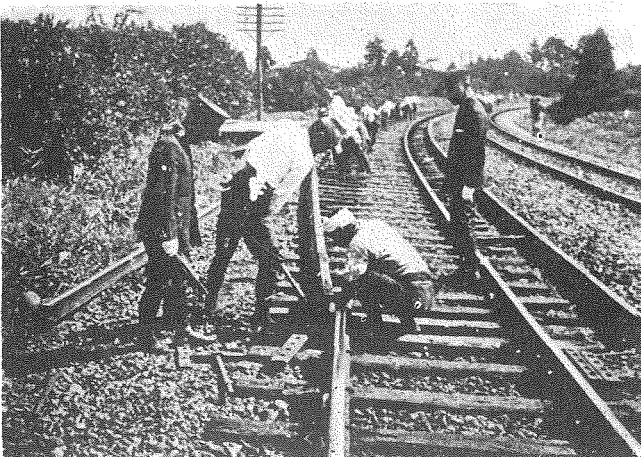
尙ほ前號迄には軌條更換グラフとして昨年の御大典前の九月上旬東海道本線御殿場驛附近に於て、在來75封度軌條を100封度軌條に更換した實況の一部を第12圖まで示した。

此の作業狀況は一定の作業基準に據り線路延長約 320 米を僅に30分間位に完了するものであるから第1圖より連続的に参照され度い (編者)



No. 13

次に込栓係は矢張り犬釘の浮かし上げと拔去の作業を済まして、舊軌條押出係の後を追つて始點方面から順次犬釘の拔跡へ木栓を差込み、又枕木の面の凹凸の甚しいものを削り均して行く。



No. 14

新軌條押入係は前の組と同じ様に犬釘の作業を終つてから始點へ走つて來て、新軌條を所定の位置へ押入れて進んで行く。

此の時接目係は其處の接目を完全に接續する。

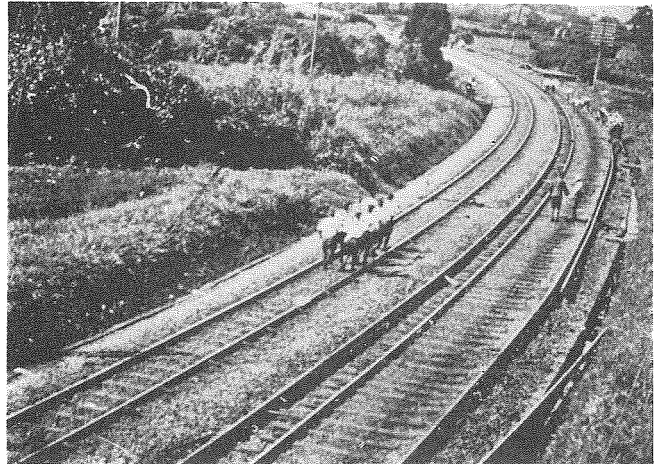
No. 15

曲線は軌條が仲々思ふ様に容易に押入れ難く、殊に此の作業の様な50疋と言ふ大きい軌條では尙更である



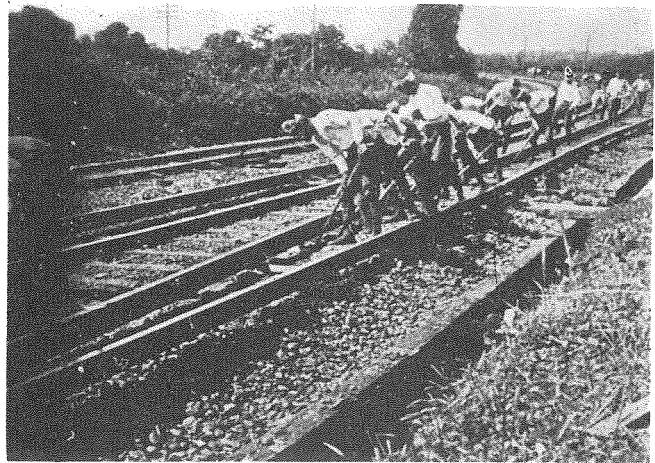
No. 16

舊軌條押出係は最早や外側軌條の作業を終つて、再び内側軌條の仕事に着手せん爲めに始點に向つて馳足中であるにも拘はらず、新軌條押入係は意外に作業が遅れて、未だ漸く全長の四分の一迄しか進行して居ない。



No. 17

新軌條押入係は漸く中央迄進行して來たり其の後には新軌條移動止犬釘打係が続いて、其の名の通り新軌條が完全な位置から外れぬ様に飛び飛びに犬釘を打つて止めつゝ進む。





No. 18

新軌條移動止犬釘打の實況。



No. 19

新軌條押入係に移動止犬釘打の作業。

内側軌條の作業をして居るのは、犬釘抜跡に込栓をした組で、總て一本の軌條の分擔作業が終るご、直ちに他の軌條の作業にかゝるので其の方法は前と同一である。



No. 20

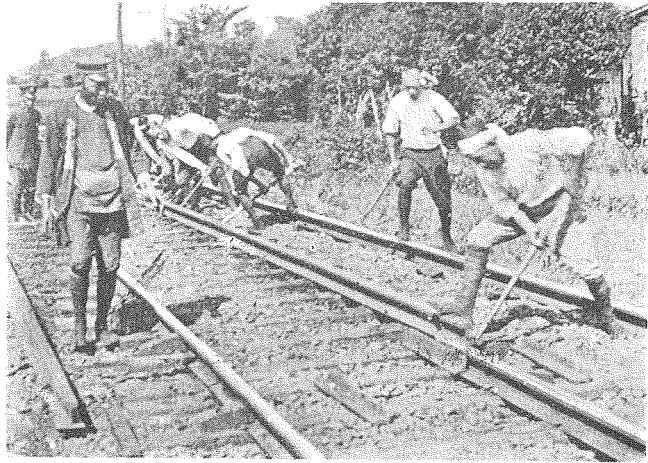
新軌條移動止犬釘打係は枕木1〜2挺隔の程度に犬釘を打つて行く。此の係も亦「ハンマー」を力限り振り下すので随分疲れる作業である。

No. 21

新軌條押入れは随分時間を要したが、兎に角完全に納まる模様なので、先づ一安心と言ふところである。

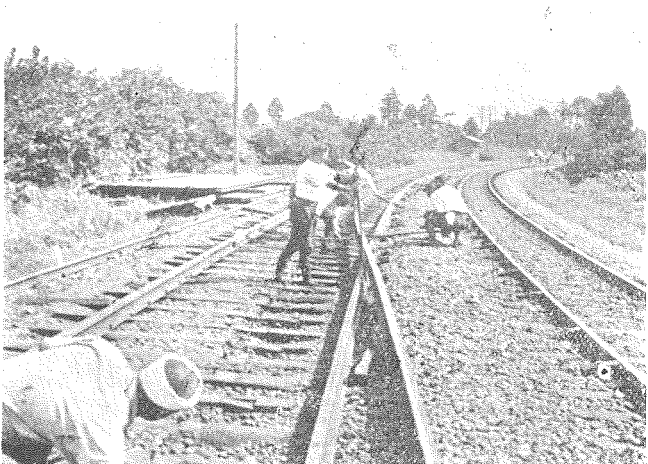
此の新軌條が若しも旨く納まらないと成ると、全體の作業に甚しい手違ひを生ずる事になるので、指揮者の最も心配する作業である。

作業前に新舊軌條の長さを何度も何度も検測するのは之れが爲めである。



No. 22

次に内側軌條の作業にかゝるのである、そこで舊軌條押出係は、外側軌條の時と同様に今度は内側軌條の犬釘浮上げと抜去作業を済まして、再び軌條押出しに着手する。



No. 23

始點の接目係は、多少餘裕が出来た（新軌條押入係が、外側軌條で時間を費やした爲め）ので1人で新軌條を押込んで、兎も角接目の接續をする。

