

米國いりのい州ニ於テ新ニ規定セラレタル鐵道建築定規

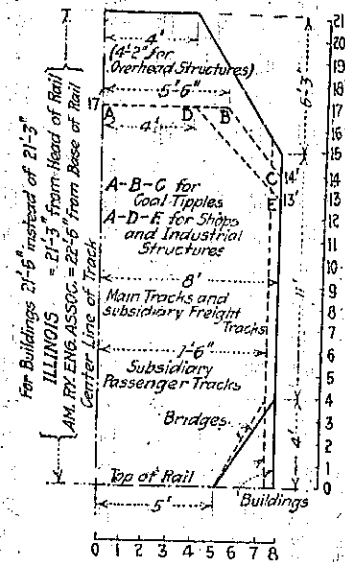
(Engineering News Record, May 31, 1917.)

最近米國 Illinois Public Utilities Commission ニ於テ定メラレタル鐵道建築定規ハ從來ノ亞米利加鐵道工師協會ノ定規ニ比シテ幾分ノ相違アリ其最重要ナル差異ハ從來本線中心ヨリ建造物マテノ水平距離ハ七呎六吋ナリシヲ八呎トナシタルコト、從來垂直距離ハ皆軌條ノ下端ヨリ測リシヲ同協會ニ於テハ軌條上端ヨリ測ル事ト改メタルコトノ二點ニ存ス其他建造物ニ對スル規定ノ幾分ツ、ノ差ハ次ニ掲クル圖ニ改正セラレシ寸法ヲ記入シアレハ之レニテ明カナリ而シテ本定規ハ從來ノ鐵道工師協會ノ定規ニ比シテ稍大ナリ

軌道ノ中心

旅客列車ノミ通スヘキ本線ノ軌道中心間ノ最小距離ハ十三呎トスヘク其内一線若シクハ二線共ニ貨車ヲ通スヘキ場所ニ在テハ之レヲ十三呎六吋トシ本線ト本線ニアラサル他ノ補線トノ間ハ十五呎トシ本線ト多クノ分岐線ヲ有スル所謂梯子線トノ間ハ其ノ分岐點ニ於テ機械轉轍器ヲ用フル時ハ十五呎トシ手動轉轍器ヲ用フル時ハ十七呎トス相隣レル梯子線ノ間ハ前同様トシ機械轉轍器ヲ用フル時ハ十七呎手動轉轍器ヲ用フル時ハ十九呎トス

貨物積込臺ニシテ其高サ大ナル時ハ軌道中心ヨリ其ノ縁端迄ノ間隔ハ五呎六吋ヨリ五呎九吋間



CLEARANCE LIMITS ADOPTED BY ILLINOIS COMMISSION

時及四呎六吋タルヲ要ス

轉轍器臺ノ高サニ呎十吋ヨリ四呎ノ間ニ在ル者ハ少クトモ本線中心ヨリ八呎貨車専用軌道ヨリハ七呎半及本線ニアラサル客車ノ軌道ヨリハ七呎離レ居ルコトヲ要ス四呎ヨリ高キ轉轍器臺ニ對シテハ夫々八呎三吋八呎及七呎六吋ノ距離ナルコトヲ要ス又信號柱ハ少クトモ軌道中心ヨリ八呎六吋離レサルヘカラス

給水柱及水槽等ニ對スル空間

給水柱若クハ導樋等ハ本線又ハ待避線ノ中心ヨリ八呎三吋本線ニアラサル貨物線ヨリハ八呎及客車線ヨリハ七呎六吋ノ間隔ヲ有セシメサルヘカラス

水槽ニ於テハ其高サ軌條面上十五呎以下ノ者ハ少クトモ九呎ノ間隔ヲ要シ笛信號柱 (Whistle post) 踏切門、信號橋等ニ於テモ同様ナリトス

旅客停車場ニ於テ重ニ旅客用ニ供セラル、軌道ノ間ニ危險ヲ避クル爲ニ設ケラル、垣ノ高サハ軌條上端上四呎六吋以下ナラサルヘカラス建築材料及其他ノ支給品ハ本線ノ中心ヨリ九呎以内

ナラサルヘカラス
旅客乗降場ニシテ客車ノ床ト同シ高サニアル者ニハ若シ其線路カ旅客列車ノミヲ通シ然カモ客車カ列車ノ進行中閉鎖シ得ル横開キ乗降口ヲ有スルモノナルトキハ軌道中心ヨリノ距離ヲ八呎ヨリ小タラシムルコトヲ得
旅客乗降場ノ低キ者即チ軌條上端ヨリ八吋及四吋以下ニアル者ハ少クトモ上記ノ距離ハ夫々五呎一

其他ノ凡ヘテノ線ノ中心ヨリ八呎六吋以内ニ蓄積サル、事ヲ許サス
以上種々ノ規定ハ直線軌道ノ部分ニ於ケル者ナル故軌道ノ圓弧ヲナス場合ニハ之等ノ間隔ヲ保
タシムル様改正變化セラルヘキ者也(完)

遠心力ヲ應用セル混凝土柱ノ製法

(Engineering News Record, May 24, 1917.)

數年前歐洲ニテ遠心力ヲ應用シテ混凝土構材殊ニ混凝土杭又ハ柱ヲ製造スル方法起レリ而シテ
其ノ方法タルヤ實ニ長キ圓鑄形ノ型ニ混凝土ヲ詰メ之ヲ圓鑄ノ縱軸ノ周圍ニ廻轉シ混凝土カ中
空圓鑄形ニナルニ至リテ止ム

米國ニテハ市俄古ナルゆにば、さる混凝土製造會社此ノ方法ヲ商業的ニ用ヒタリ而シテ同會社
ハ現今同方法ニ依リ柱製造ニ從事セルカ尙ホ中空杭ヲモ製造セント計畫セリ、
柱製造裝置ハ插畫ニ示スカ如シ同會社主任技師だぶりゆ、
ロニ依レハ其ノ製造方法ハ次ノ如シ

轉子上ニ置キン金屬製型
圓形金屬製型ノ下半部ヲ特種ノ機械ニテ一線上ニ置キン轉子上ニ置ク而シテ其ノ轉子ハ型ヲ水
平ニ回轉スル如キ裝置ニセリ

此ノ半型ヲ濕混凝土ニテ詰メ鐵筋用鋼製ノ籠ヲ混凝土中ニ入レ型ノ上半部ヲ其ノ上ニ置キ型全
體即チ混凝土及ヒ鋼ハ機械ノ中ニ轉シ入ル機械ニ付ケル特種ノ釘絆ヲ用ヒテ型ノ兩半部ヲ結合