

として電氣轉轍器とし或は又電空轉轍器とすることも一策ではあるが、經濟的改善方策として先づ在來の機械聯動裝置の儘挺子の操縱力を輕減する種々の方法が試みられてゐるが、其の一として挺子減力機が漸次施設せられつゝある。

本裝置は挺子の轉換は從來通り手動であるが、ラッチハンドルを握り定位より反位、或は反位より定位に向つてコードラント上を約 20 m,m 動かすと壓搾空氣が作用して爾後は大部分動力の補助によつて轉換し終るものであるから、挺子の操縱は極めて容易になる。

此等機械聯動裝置挺子操縱力輕減施設の狀況並に減力機の機構、其の成績等の概要を述べる。

F-4 天王寺驛改良工事に就て

准 福 森 宇 三 郎

(鐵道省大阪改良事務所技手)

明治 22 年、大阪南郊の一驛として生れたる天王寺驛は、市勢の發展に伴ひ商都の南部交通の中心として、南海、阪和、大鐵等の郊外電車集中し、加ふるに昭和 8 年に於ける城東線の電化に依り、躍進又躍進、今や 1 日 10 萬の旅客を吞吐する大旅客驛と成長し、關西線の終端の觀を呈してゐるが、更に今春實現せし大阪市高速地下鐵の天王寺迄の延長運轉に次ぎ、近く關西線の電化も實施せらるべく、其曉の飛躍は更に刮目すべきものがあらうと思はれる。

之に對し狹隘にして谷間の如き場所に於ける本驛の在來設備は、行詰りの極に達したる爲、茲に總工費約 500 萬圓を以て改良工事を現に施行しつゝあるものにして、明治中期の古衣を脱ぎ捨て、昭和 16 年度中には綜合停車場として相應しき新裝を凝し天王寺公園の青々たる緑を前に出現せしむべく鋭意工を進めつゝある。

關西線の要點たる本驛も嘗ては大阪市の異常なる發展に取殘されたる爲、限られた極めて狹隘なる場所に於て、いかなる設計が行はれ其に依り在來の行詰りを打開すると共に貨客の驚くべき増加に備へ、且又將來の關西線の改良計畫に對しても直ちに順應し得る様考慮されたるかを説き、更に本改良工事設計上の重要問題たる省外交通機關との密接なる連絡をいかに解決して、交通の中心たる實を擧げ以て國鐵經營上のみならず、一般社會施設として偉大なる貢獻を爲さんとするかに就き、其概要を報告し併せて本工事着手以來の狀況と共に、將來いかなる順序に工を進め其完成を期しつゝあるかに就き述べんとするものである。