

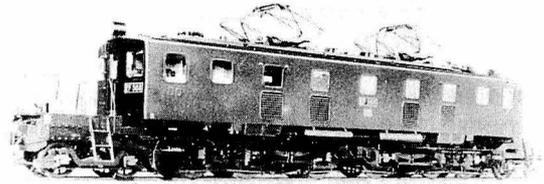
主電動機出力 (1時間定格)	325KW
" (連続 ")	220 "
" 回転数 {全界磁	800r. p. m.
{60%界磁	910 "
総出力 (1時間定格)	1,900KW
歯車比	28:75=1:2.68
引張力 (1時間定格)	8,140kg
最大運転速度	95 km/h
制御方式	電磁空気単位スイッチ式
制御電圧	直流 100V
ブレーキ装置	EL14 AS 空気ブレーキ

2 主要部の構造

車体は箱形で両端に運転室を有し、これを結ぶ両窓側を通路とし、中側を機械室としその中に機器を装備してある。車体台わくは台車に取付けてある主電動機に送風する風道を床下に取り付け、車体内にある機器およびその配線・配管などの荷重を受け、これを2個の心ざらと補助ささえによって支持するようになっている。運転室にはその両側の開戸によって出入できる。台車は主台車部分はEF15形と全く同様である。しかし補助ささえすなわち荷重分配装置はEF15形と反対に前の方にある。先台車はEF15形と同様に曲線通過を円滑に行うため、コロ式復元機構を採用して心ざらの高さを低くした2軸ボギー台車を採用している。動輪軸はEF15形と同様であるがコイルばね入大歯車の歯数が異なっている。またコロ軸箱、その案内部、電気装置もEF15形と全く同様である。(沢野周一)

イーエフごじゅうろくがたでんききかんしゃ EF56形電気機関車 車輪配置2C+C2の旅客列車用電気機関車で、国鉄設計の旅客用EF53形電気機関車に列車暖房用の重油燃焼式縦形ボイラとその給水タンクを装備したものである。設計に着手したのは昭和11年で、12年以降12両製作しているが、EF53形と同じ軸距で、同様方式の台車を用い、車体は暖房ボイラ取付に必要な長さ約500mmだけ全長を延ばして15,000mmとなっている。車体内の機器配置は変更して暖房ボイラ装置および給水タンクを装備している。その外観を写真-1に示す。暖房ボイラは縦形煙管式で、その燃焼方式には蒸気噴霧重油燃焼式を採用し、使用圧力10kg/cm²のとき蒸発量毎時800kg

である。最初に製作した7両は車端は丸形で、車体全長15,000mmであるが、試用の結果車端形状を変更して全長を14,800mmとし、屋根の下についた主抵抗器の配置、おおいその他を一部変更したものが5両ある。



1. EF56形電気機関車

このように機関車の外観、長さ、内部のぎ装など7両と5両と異なっているがその性能に変わりはない。なお昭和14年から主電動機MT17A形をMT38形として引張特性を向上させ、ぎ装その他にも改良を加えたEF57形を15両製作している。その後昭和29年には長距離運転に適するように自動給水装置を装備すると共に、燃料タンクの容量を増している。特長は暖房の必要なとき、特に暖房車を連結しないで客車を暖房車1両分だけ多く引張ることができると共に、暖房車の取扱いおよび保守に要する費用もはぶけることである。

1 諸元(図-2)

軸配置	2C+C2
運転整備総重量	110.82 t
" 動輪上重量	83.70 "
機関車総重量	105.26 "
連結器間の長さ	19,920mm
車体の最大幅	2,810 "
" 高さ(車体のみ)	3,560 "
パンタグラフの折たたみ高さ	4,120 "
固定軸距	4,240 "
動輪直径	1,250 "
主台車形式	HT59
先 " "	LT218A

2. EF56形電気機関車形式図

