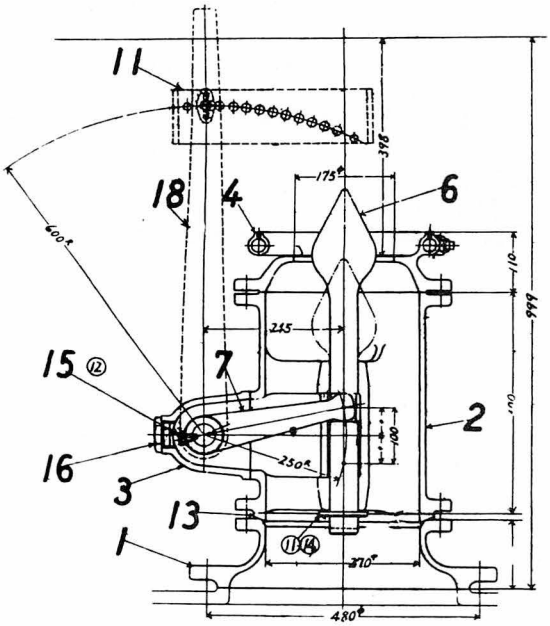
2. 吐出し加減装置



1. 吐出し管　2. 吐出し筒　3. 吐出し加減軸受
4. 吐出しノズル　6. 吐出し加減棒　7. 加減棒軸腕　18. 加減ハンドル

反射装置(12)は薄鋼板製でシリンダ排気によって生ずる通風力を各煙管に一様にし，各煙管内燃焼ガスの流量を等しくするため設ける。ごく小形飽和機関車では一般に省略しているが，過熱機関車では大小煙管を有し大小煙管内燃焼ガスの流れを平均化するためにとくに必要である。これによって火室内の燃焼状態も良好になり，また燃焼ガスが反射板下をまわり道する間にシンダを煙室胴底部に落す効果もある。上下2つの部分からなり，上半部の反射板は管寄せ前で固定し，過熱管取付部の検修に便するため開戸が設けてある。下半部の反射板は軸に取付けてあり煙室胴横のハンドルによって位置を変えることができ，またこの反射板の先端部には調整板を設けて長さの増減ができ，反射板下のガス通路面積を変えて通風を適当に調整する。図-1のものは管寄せが大形であるから上部反射板を垂直に取付けているが，普通のものは管寄せ下端から前方に傾斜して取付けている。

煙室戸（図-1の2）は煙管および煙室内の検修掃除などをするために設け，その大きさは大小煙管および過熱管の取付け取はずしに支障しない大きさにする。戸の強度を増すため，中高の形状とし普通鋼板を型押しして作る。戸の周囲は煙室前板(11)に密着させて気密を保つためみぞ形にし，石綿ひものパッキン(27)を詰めている。戸はヒンジ(21)で煙室前板に取付け，かんぬき(19)煙室戸締付ねじ(20)によって強く締付けて気密を保ち，開くことも容易である。

煙室戸は機関車の最前部にあり，上半部中央に青銅製の機関車番号板(13)を取付けている。

過熱機関車では煙室内に管寄せ(14)を取付けており，管寄せからシリンダ(23)まで蒸気を送る主蒸気管(15)は普通鋼管製で，過熱管の取付け取はずしに支障しないように煙室胴に沿わせて設け，両端取付け部には玉継手を用いて接合を容易にしている。煙室胴貫通部は内外に蒸気管当板(24),(25)を取付けその間にパッキンを詰めて気密を保つ。

なお機関車が停止中または惰力運転中の通風は，運転室内蒸気分配箱から蒸気を吐出しノズル(9)の上環状部(B)に導き周囲の小穴から煙突に向って噴出し燃焼ガスを誘出して通風を起す。

(高桑五六)

えんしゅうてつどう　遠州鉄道

1　事業者の概要

名称　遠州鉄道株式会社，本社　浜松市旭町　資本金21,000万円，おもな事業　地方鉄道，旅客自動車運送(一般乗合543km，一般貸切)。鉄道従事員393人，保有車両機関車蒸気・電気・内燃各1，電動客車13，内燃動客車3，客車23，内燃動貨車2，貨車35両。

沿革　大正8・8・18資本金100万円で遠州軌道株式会社設立，同年10・8大日本軌道株式会社(浜松支社)から二俣線(明治40・4・2特許)をゆずり受け営業開始す。同10・6・4地方鉄道の免許をうけ遠州電気軌道株式会社と改称，同12・3電化完成，昭和18・11・6自動車会社を買収または合併して遠州鉄道株式会社と改称，同22・5浜松鉄道株式会社（奥山線）を合併し現在に至る。

2　地方鉄道線

静岡県下，国鉄東海道本線浜松および二俣線金指，西鹿島の各駅に連絡，総延長44.4km，旅客・貨物運輸を目的とする。

二俣線―旭町・西鹿島間18・6km単線，動力電気・内燃，軌間1.067m，大正10・6・14免許，同12・4・1遠州浜松・西鹿島間運輸開始，昭和2・9・2旭町まで延長開業。奥山線―東田町・奥山間25.8km単線，動力電気・蒸気・ガソリン，軌間0.762m，明治45・3・5免許，大正12・4・15全通。

3　沿線の観光地

遠州秋葉神社(二俣線西鹿島駅)。

4　運輸概況

項目＼年度	昭和28	29	30
旅客輸送人員(千人)	8,673	8,869	8,817
人キロ(千)	71,026	72,897	74,467
貨物輸送トン数(千t)	163	187	192
トンキロ(千)	961	1,059	990
旅客収入(千円)	136,597	142,079	147,140
貨物収入(〃)	24,353	25,833	26,156
運輸雑収(〃)	5,388	1,729	1,978
収入合計(〃)	166,338	169,641	175,274
営業費(〃)	139,606	163,310	172,318
営業利益(〃)	26,731	6,330	2,956
営業係数(%)	84	96	94

(原　功)

えんじょうせん　園篠線　京都府船井郡園部町と兵庫県多紀郡方面とを結ぶ国鉄自動車路線であって，所管する自動車営業所は兵庫県多紀郡篠山町(篠山)にある。