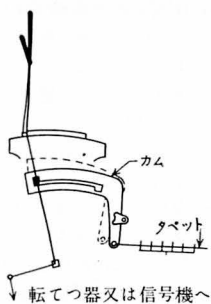


1. マッケンジー型連動機



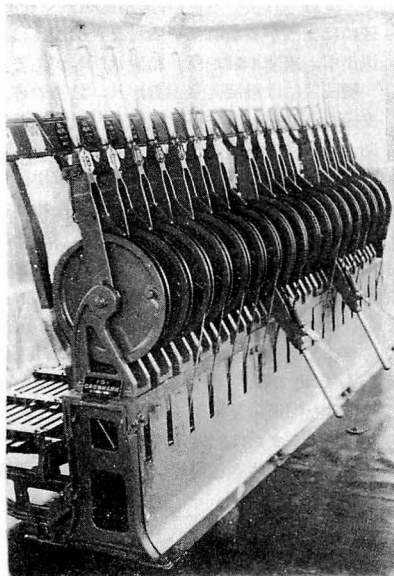
転てつ器又は信号機へ
操縦困難な遠距離の転轍
器を比較的軽く扱うこと
ができる。しかし鉄管と異なりワイヤは引張ったとき延びる率
が多いので、転轍器が完全に転換
せず、不密着の状態でリバーが納
まるという不具合を生ずることの
ないような設備をしなければなら
ない(写真-4)。

(4) サクスビー型連動機 (Sa-
xby and Farman's type) ラッチ
ロッキング・鎖錠部水平型連動機
である。当初英国において発案さ
れ、その後種々改良されて現在国
鉄では標準型として広く使われて
いる(写真-5)。現在の型になる
までに国鉄ではつぎに述べる過程
を経ている。

17 型連動機 国鉄の信号図集
に登載された最初の型で、吋 (イ
ンチ) 式または米国型と呼ばれて
いる。1917 年に制定されたので 17
型というのである。

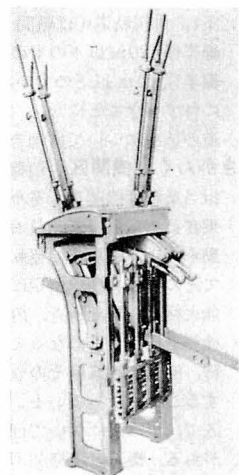
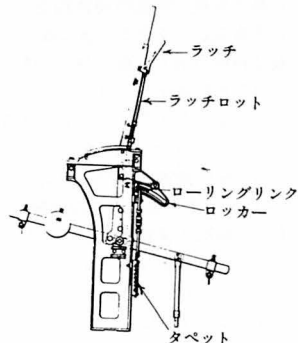
38 型連動機 昭和 13 年 (1938) に前記 17 型の各部品をメー
トル寸法に設計
し直したもので、
メートル式とも
呼ばれている。

48 型連動機
昭和 23 年 (1948)
各部品について
根本的な改良が
加えられた。す
なわちリバーの
長さを日本人に
扱い易いように
すると、連動
機を長年使用し
摩耗した場合そ
の影響が鎖錠部
におよばないで、
常に一定のスト
ロークを与える
ためのストップ
クランク装置ま

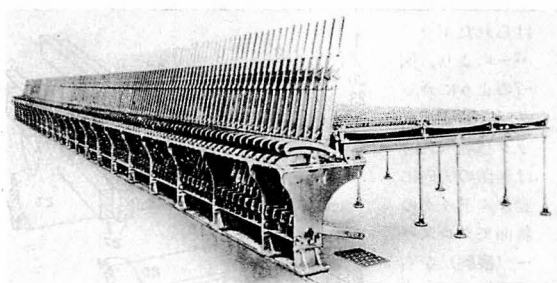


4. 鋼索式連動機

2. ジョーンソン型連動機



3. ジョーンソン型連動機

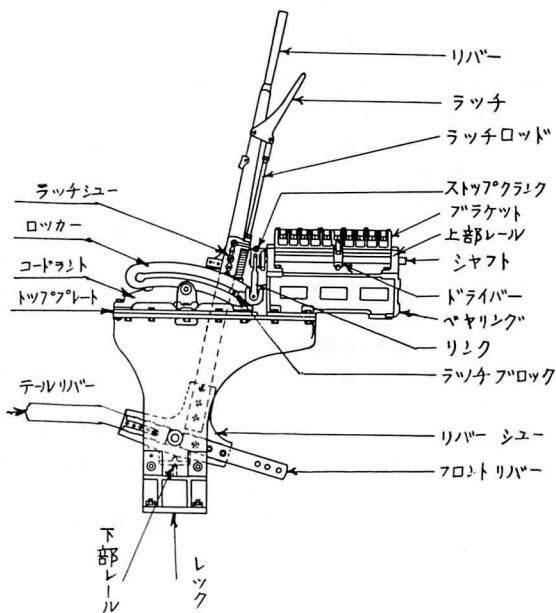


5. サクスビー型連動機

た小さい部分では今まで割ピンが外部に出ていたため扱者のズ
ボンに引かかり破れたので、その割ピンを表面に出ないように
した等、細部にわたり改良が施され、日本標準規格にも採録さ
れて今後はこの 48 型に統一されることになっている。

48 型の構造。

6. 48 型 連 動 機



ア て こ 部 リバーは図-6 のようにリバーシュのピン
を中心に 33° 回転する。リバーシュにはフロントリバーおよ
び必要に応じテールリバーを取付ける。鉄管を接続するときは
フロントリバー 1 本を使い、信号ワイヤの場合はフロントリバ
ーとテールリバーの 2 本を使用する。リバーシュはレックに
取付けられた下部レールにより保持され、レック上にトップブ
レードを架け、その上にコードラントを取付ける。リバーにはラ
ッチおよびラッチロッドを取付け、ラッチシュのスプリング
により常に下方に押付けられているラッチロッド下端のラッチ
ブロックがコードラントの定位または反位側の切欠に落込んで、
リバーの定位または反位の位置を保持するようになっている。

イ 鎖 錠 部

鎖錠部はレックに支えられたベヤリング、上部レール、シャ
フト、ブラケット、ロックバー、クロスバーおよびドックから
構成されている。ラッチを握るとラッチブロックによりロッカ
ーおよびリンクは引上げられる。このリンクの上下運動はスト
ップクランクを経て、シャフトに回転運動として伝えられる。