

オ 軸箱給油 先輪、動輪軸箱。

(2) 細密給油 機関車の各軸箱側面、前後面、自動給炭装置その他について標準 5,500 km を走行した場合、または 20 日経過を標準として行う給油をいう。

(3) 丙修給油 機関車丙修繕の際各部の給油装置の良否を検査のうえ行う給油をいう。

(4) 特殊調整 季節の移りかわるとき、あるいは新製機関車に対して給油装置の細部について給油具を検査調整することをいう。

2 客貨車

客貨車の給油は仕立検査、局部検査、18 箇月検査、36 箇月検査および一般検査の際に行うが、滞留検査・修繕終了後にも必要箇所に対して行われる。

(1) 仕立検査の際の給油 仕立検査の際は軸箱その他各しゅう動部および常時調整を要する箇所等に給油を行う。

(2) 局部検査の際の給油 局部検査の際は仕立検査の場合の給油のほか制動筒に給油する。

(3) 18 箇月検査・36 箇月検査・一般検査の際の給油 前(1)(2)項のほか自動連結器、輪ばね、動作弁および三動弁等細部にわたり給油を行う。

(4) その他 上記のほか貨車では一般検査期限の中間で給油具を更新している。(麻田武公)

きゅうゆほうしき 給油方式 機関車の機械部分はその箇所の運動および摩擦面の性質、潤滑の難易等によって種々の給油方式が用いられている。これらの給油方式のうち数種のものをつぎに掲げる。

1 ビン弁式給油

機関車の主連棒ビッグエンド、連結棒ブッシュの潤滑用に一部で採用されているもので、油つぼの中の油管上部に弁座を設け、これに針金またはビン弁を挿入し動輪の回転によってビン弁は上下し、少量ずつ油をクランクビン表面に送り込む方式のものである。

2 通綿式給油 *通綿。

3 フェルト給油

機関車の主連棒スモールエンド、ビッグエンドおよび動輪クランク・ビンの潤滑に用いられる方式で、各ビンのブッシュに軸方向に溝を掘り、フェルトを埋め込んで常に油を含ませ、始動時における欠油を防止する目的に用いられる。

4 フローテング・ブッシュ(floating bush)

浮筒給油ともいい機関車主連棒のビッグエンドの潤滑に最近試用された給油方式で、アメリカ鉄道の方法を採用したものである。構造は主連棒ビッグエンドに鋼製ブッシュを取付け、このブッシュとクランクビンとの間に滑動する砲金製のフローテング・ブッシュを挿入したものである。この装置に使用する潤滑剤は硬質特殊グリースであって、油つぼに押込まれたグリースはフローテング・ブッシュにあけられた多くの穴を通じて、摩擦面の潤滑を行うものである。この給油装置は 1 回の給油で最高 6,200 km を走行したことが記録されているが、現在は使用されていない。

5 グリース式給油

これも主連棒ビッグエンド等に用いられた給油方式で、勾配(こうばい)線のような比較的荷重の大きな線区で発熱防止のために潤滑油にかわって採用されたが、摩擦面の摩耗が大きいために、いまではほとんど使用されていない。

6 パッド式軸箱給油 *パッド。

7 ばね式軸箱給油

機関車の車軸軸箱は給油具として前項のパッドが使用されているが、このパッドと車軸軸頭(じくけい)間の接着が不良となると、給油がうまく行われなくなり焼損の原因となる。またこの接着圧力は過大でも過小でも結果が悪く、常に適度な弾性のある圧力を加えておく必要がある。このために軸箱油受の内側に内箱を設け、この中にパッドをならべ、油を吸い上げるための毛糸を垂らし、この内箱を 4 個の巻ばねで下から押し上げて軸頭に接着させ、必要な弾力を与えた給油装置である。

8 油アトマイザー

蒸気機関車のシリンダ・蒸気室の潤滑に使用している油ポンプは間欠給油を行う欠点があるが、この間欠給油を防止し、また油を霧化して潤滑状態を改善するとともに、ピストン弁リングの固着を防止する目的で設けられた装置である。

油アトマイザーはシリンダおよび蒸気室の給油口近くに設けられた噴霧器の一種で、機関車の主蒸気管から蒸気をとって油ポンプからくる油を霧化するものである。

なお蒸気機関車の給油具にはこのほかに油ポンプ、見送給油器、自動給油器、押込給油器等がある。(麻田武公)

きゅうよ 給与

1 主として公務員等に関して用いられる語で、現行法でも「一般職の職員の給与に関する法律」というように規定する。ほぼ*賃金と同じ意味であるが、一般にはそれよりも範囲が広く、物質的待遇の総称とも解され、現物給与という用語もみられる。これに反し賃金は原則として通貨で、直接労働者に支払うべきものとされている。

日本国有鉄道法(以下国鉄法と略称する)にも、「給与」[給与準則]「特別の給与」というように規定しているが、いずれも賃金と同意義に解してさしつかえない。しかし給与支給の根本規程は、これを*日本国有鉄道職員賃金規程といい、給与という用語をさけている。

2 国鉄職員の給与は (1) その職務の内容と責任に応ずるものでなければならない (2) 生計費ならびに国家公務員および民間事業の従業員における給与、そのほかの条件を考慮して定めなければならない(国鉄法第 28 条)。

国鉄職員の給与は、現在では国家公務員に対する給与に関する法律によって規律されるものではないから、法律的にはそれについて独自のものを、国鉄総裁において定めることができる。しかし国鉄事業は独占的にいとなまれるものであるから、その収益をいかに使用するかは、国民の重大な関心となるものであって、その点人件費の使用について予算面から強い制約を受けている。すなわち国鉄は、その役員および職員に対して支給する給与について給与準則を定めなければならない。この場合においてこの給与準則は、これにもとづく 1 事業年度の支出が、国会の議決を経た当該年度の予算の中で、給与の額として定められた額(これを給与総額という)をこえるものであってはならない(国鉄法第 44 条)。

この給与総額制度については、企業の自主性に反し、たえず発展する労働問題に対処し得ないものとして反対の声が強かったが、その後この給与総額制に対し大きな例外の道が開かれた。能率の向上により収入が予定より増加し、または経費を予定より節減したときは、その収入の増加額または経費の節約額の 1 部に相当する金額を、予算の定めるところにより運輸大臣の認可を受けて、特別の給与として支給するときは、給与総額についての規定は、適用しないこととなったからである(同上第 2 項)。この制度は業績賞与制度といわれている。

3 国鉄職員の給与ベース改訂の問題は、公務員の給与ペー