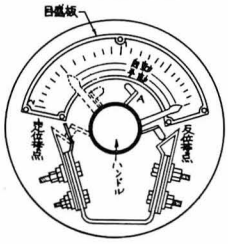
ねは弾性に富み，ばねが切断したときは反位接点が構成しないようになっている。

定位接点が開放してから反位接点の接触するまでの時間を，10秒から2分の範囲において任意かつ容易に調整しうるものになっている。接点・目盛その他を点検することのできるガラス覆があって，塵埃(じんあい)の侵入しないよう密閉して，外箱を取外さなければ各部の調整ができないもので，指定の錠前が取付けられるような構造になっている。

限時解錠器



接点が開放されたとき，その間隙は均一でかつ2mm以上でなければならない。目盛板は10秒ごとに目盛を設けて，その間隔は2mm以上としている。

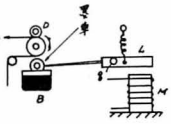
手回式限時解錠器は反位接点構成から定位接点構成までの合計が時素になるわけで，手回ハンドルを回転して反位接点を作り，定位接点を構成するまでの時素が持たしてある。接点制御腕がハンドルを回転することにより，移動してフィンガーを押して接点を作る。また接点保留フィンガーの途中の突起部分は，フィンガーをある時間すなわちその部分に保持して，制御腕がその尖端(せんたん)に触れるまで，その接点が保留される。

時素は回転速度に比例するから時計式のように一定でない。

てこ付属式限時解錠器は歯車型・水銀型の2種類があって，これはてこを引くことによりただちに動作し，時素がかかるようになっているものである。(渡辺正敏)

げんじき　現字機　(英) Morse ink-writer　電信符号を紙テープに印する機械で，一名これをモールス印字機ともいう。この機械は電信符号が記録されるので証跡の残置と比較的未熟練者に適するが，取扱上不便のため実際の通信には使用されず，主として練習用および教習用に使用される。図はこの機械の主要部を示すもので，電磁石Mに電信符号電流が流れるとてこLはgを支点として動作する。てこの先端には墨車が取り付けてあり，墨つぼBの墨汁に常に浸されている。

現字機の原理



現字紙Pは一定速度で回転する巻車Dにより繰出される。

てこLの先端にある墨車は電磁石の動作により，繰出されている現字紙にふれて電信符号に応じて長短の墨線がえがかれる。

現字紙を繰出す巻車の回転力は時計仕掛のものと電動機のものとがあるが，前者は時々ゼンマイを巻く必要があり，最近は電動機型のものが購入されている。(劒持敏治)

げんしゃ　現車　列車に連結された車両数(牽引〔けんいん〕機関車を除く)を現車数，略して現車という。

現車は列車の長さを表わす単位で，運転上停車場の有効長との関係で使用されるのであるから，貨物列車の場合は客車・チキ・ワキ等のボギー車は現車1両を2両に換算され，この列車は現車何両・換算何両であるというように使用される。列車の長さを限定するために使用されるものであるから，主として貨物列車に使用され，貨車の場合には，線区によって平均の貨車1両の長さが異なるのは当然であるが，保安度の点からみて1両の長さを8mとすることが望ましい。

旅客列車の場合には単に現車何両といい，1両20mとして長さを計算する。

貨車1両の平均長は昭和30・3・31現在で，セキ等の特殊貨車を除外すると，1両当り約8.36mであり，ボギー貨車を2両に換算すると，約7.59mである。(山岸勘六)

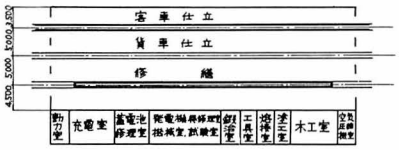
げんしゃしけん　現車試験　車両の設計および修繕上の資料を得る場合，または車両部品および資材を採用するか否かを判定する場合には，国鉄ではまず鉄道技術研究所や工場でその強度試験・成分分析試験または試験台試験等を施行する。しかし実際に車両に取付けて使用する場合には，種々の複雑な状態が起るので，単にこれらの室内試験成績のみではただちに結論を下しかねる場合もある。この場合には営業線に使用している車両に試験品を取付けて一定期間試験をするか，あるいは特定の線区で試運転を行いその成績を検討することが必要である。かように線路上で運転される状態にある車両で試験をすることを現車試験と称する。(西山信夫)

けんしゅうしゃ　検修車　(英) cars under repair　検査または修繕中の貨車，修繕待合わせの貨車，客貨車区に向って修繕のため回送中の貨車，ならびに試運転中の貨車を総称して検修車という。(山岸勘六)

けんじゅうしゃ　検重車　(英) weight-testing car　計重台検査用と橋梁(きょうりょう)耐重検査用の2種がある。計重台検査用のものは鋼製2軸ボギー車で，車内には分銅および同台車・電動クレーン・発電装置をもっている。車体の一方には妻に開閉戸があって両側に採光用窓ガラス・開戸式出入口がついている。橋梁耐重検査用は鋼製3軸車で中央の車輪はとくに大きく，検査の際両端の輪軸をつり上げ，中央の車輪のみで全重量をささえるようになっている。この場合前後のつり合いをとるため前後に移動できるつり合いおもりが車の前後に備えてある。またガソリンエンジン・手ブレーキ・水およびガソリンタンク等が設けてある。車両称号規程による事業用貨車に属し，記号は⌊コ⌉を用いる。昭和32・3現在の国鉄保有両数は6両である。(宮地実雄)

けんしゅうしゃこ　検修車庫　car inspecting and repairing shed　客貨車区の検査・修繕線を覆った車庫。客貨を安全に輸送するためには，客貨車の各部は常に支障のないことを確認することが必要である。この任務遂行に客貨車区があたっており，随時客貨車の検査を行い不良箇所を発見すればただちに修理している。また車種によって一定期限を定めて，客貨車区の検修線に入れ車の各部分の機構を点検し，必要に応じては機械部分を解体して精密な検査を行い，不良箇所を発見した場合は修繕する。普通の修繕は検査線で行うが，大修繕を要する場合には修繕線に入れ換えて行う。これらの作業は晴雨にかかわらず年中無休で実施されねばならない。これがため検査線・修繕線に車庫を設けるのである。

1. 客貨車検修車庫平面図



1　構　造

車庫梁(りょう)の高さは，作業員が車両の屋根を通行し支障なく検査作業ができるよう，また車体修繕の際高上するため軌条面上6m以上とする。なお通風・採光を良好にすべきであり，特に採光は作業能率におよぼすところが大であるから，車庫側面や妻の窓をなるべく広くとる。線数の多いものは天窓を設けるほか投光器などによる照明設備を設けることが望ましい。窓面積は床面積のおおむね30%が標準とされている。車庫入口には戸を設け寒冷地のものには暖房設備を施す。