

バー切欠の45°斜面が向い合って斜面の幅だけクロス・バーを移動させ、他のロック・バーに取付けた同じクロス・バーに関係する駒の斜面にはまって、このロック・バーに結ばれているのを鎖錠するようになる。クロス・バーの運動方向は駒の斜面の向きによって、前後いずれにも変化するようにできる。

ロッキング・シャフトの軸線とそこでこのロック・バーの交わりはドライバーの位置で、これを黒点で示し、ここにてこの番号を記入する。駒には大きさによって大駒・小駒があり、鎖錠の目的によって定位駒・反位駒・定反位駒・条件駒(図上では回転軸を丸で示す)などあり、駒を利用する目的によってこれらを選択する。クロス・バーは駒の上でロッキング・ブラケットのみぞ内に置かれるので、その切欠は上部からは見えないのであるが、透明体の考えで上部から見た切欠の形を実線で記入する。クロス・バーが切断されたところはハッチングを記入し、継目すなわちパット(butt)になったところには、ハッチングの外にBの記号を付けてパットになっていることを示す。ハッチングの記入のないものは連続していることを示し、駒は $\frac{1}{2}$ 厚みでクロス・バーが上から覆っていることが示される。

駒配置図のロック・バーの両側に、みぞ数をてこ側からその番号を、ロック・バーにはそこでこの番号を記入する。予備てこに対するものにはさらにSを付加する。クロス・バーのてこ側に示されたLはレグの位置、軸線上のSは予備てこ、下側のEは電気鎖錠器またはてこ回路制御器を取付けるてこを示している。

駒配置図を作製するに当っては、一定の規則とも称すべきものがないので、多くの試行法をやる必要がある。その試みは経験によって優劣ができる。この試みに当っては各てこの同一の鎖錠を多く集めて、1つのクロス・バーに集中させて、駒の数、クロス・バーの使用数を少なくすること、条件駒は条件付鎖錠駒の中間に置くことなどの基本観念にもとづいて、ロック・バーの位置を定めていくのである。同一みぞ内におけるロック・バーでは、相対向する駒では鎖錠はできないこと、クロス・バーは2みぞ以上にわたる長さのものを使用すること、駒の取付位置がドライバーの取付位置の上にならぬこと、などの条件に制約されることを考慮して駒配置をする必要がある。駒配置に当ってクロス・バーを二重にして連鎖を付けることは、できるだけ避けることを要する。大(幅広)駒はクロス・バーの働いたとき隣接のロック・バーを押えつけるので、これを防止するために用いる。ただし駒は他と区別して幅広にあらわす。(黒子龍夫)

こまわり 小間割 直轄工事または直営工事の工事施工にあたって、労務者を使役する場合、労務者に対する1日1人分の労働仕事量を定めておき、1日1人分の仕事量に対して1人分の賃金を支払う方法であって、一般に作業内容の単純なもの、たとえば根掘、運搬、土羽踏、型枠(かたわく)組、石積等に適用され、作業能率は高いが、常用(または定用)のように労務者を随時・随所の異なった作業に転用就労させることができず、また重要な作業に対して、高度の質を期待することは適当でない。

小間割はまた請取(うけとり)ともいわれ、労務者を小間割で使役する場合は、その仕事量の定め方は軽重に失しないようにとくに注意を要する。

仕事量が不適当なときは、かえって工費がかさみ、あるいは労務者に悪習慣をつくりだすことがある。工事のつごうにもとづく早出、居残り、夜間作業、危険作業または特別な難作業等には、それぞれの規定に応じて歩合・手当を増給しなければならない。(和仁達美)

ごまんキロけんさ 5万キロ検査 気動車の使用状況に応じ運転キロ50,000kmを標準に、またはこの運転キロに達しなくても12箇月をこえないうちに、機関定期修繕を完了したものと取替え、各部の状態および作用について行う検査である。(石黒寛)

こみなとてつどう 小湊鉄道

1 事業者の概要

名称 小湊鉄道株式会社、本社 千葉県市原郡五井町、資本金1,000万円、おもな事業 地方鉄道業のほか一般乗合旅客自動車運送事業路線463km、一般貸切旅客自動車運送事業および砂利業。鉄道従業員155人、保有車両 蒸気機関車2、客車5、内燃動車8、貨車20両。



沿革 大正6

5資本金150万円の小湊鉄道株式会社を設立し、同14・3営業開始し現在に至る。

2 地方鉄道線

開業線 房総西線五井駅および木原線上総中野駅に連絡し、この両地をつなぐ39.1kmの単線、動力は蒸気および内燃、軌間は1.067mで旅客・貨物運輸の鉄道である。大正2・11・26免許を受け、同14・3・7五井・里見間を運輸開始し、その後月崎、上総中野に逐次延長、昭和3・5・16全通した。

3 沿線の観光地

県立公園養老溪谷(養老川駅)。

4 運輸概況

項目	年度		
	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	1,685	1,753	1,769
人キロ(千)	17,307	17,962	18,004
貨物輸送トン数(千t)	21	27	25
トンキロ(千)	340	407	386
旅客収入(千円)	47,558	49,980	50,134
貨物収入(〃)	4,261	5,019	4,696
運輸雑収(〃)	1,559	2,364	1,872
収入合計(〃)	53,379	57,362	56,702
営業費(〃)	51,029	56,356	55,663
営業利益(〃)	2,350	1,006	1,039
営業係数(%)	96	98	95

(志村幹雄)

こめせん 込栓 枕木(まくらぎ)にレールを締結するため、くぎ類を枕木に打込んでいるが、年数を経るにしたがって、くぎ穴が損傷し、くぎが浮きあがったり、横に広がる傾向を生じ、軌間を保持することができなくなる。この場合そのくぎを抜取ってその古い穴に良質の木材を割って作ったくさび状の栓を打込み、ふたたびくぎを打締める。このくぎ穴補修用の木栓をい、埋栓ともいう。また打ちこむ作業を込栓打という。位置をかえてくぎを打締めた場合でも、旧穴には込栓を打って、水の溜ることや、腐朽菌が侵入しないように手当てをして枕木を保護する。

さらに枕木が軟材であったり、枕木が腐しょくして、くぎ穴