

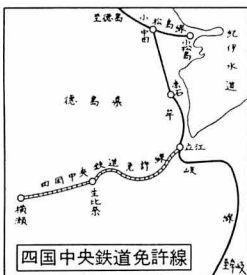
	京都・広島間、岡山・宇野間、広島・長崎間、京都・松江間、新宮・天王寺間、大阪・金沢間に定期準急、高松棧橋・宇和島間に不定期準急を増発	
	全国的に各線区スピードアップ	
	米原・京都間ローカル列車の電車化	
	京浜・山手電車線の分離	
	高崎線の一部電車化	
	駐留軍専用列車を一般普通急行列車に立替え	

しこくちゅうおうてつどう 四国中央鉄道

名称 四国中央鉄道株式会社、本社 徳島県勝浦郡小松島、
資本金 2,000 万円、おもな事業 地方鉄道（未開業）、農業経営
に必要な資材いっさいの取扱販
売

沿革 昭和22・1・31会社設立、当初横瀬より牟岐線中田駅に連絡する路線の免許を得、後同26年立江駅連絡に変更す。

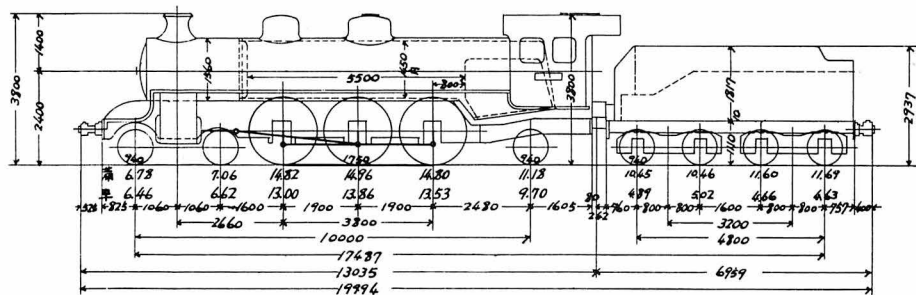
国鉄牟岐線立江駅・横瀬間(徳島県) 11.4 km, 動力蒸気, 軌間 1.067 m の未成線, 昭和 21・11・22 および同 26・2・19 免許, 一部立江駅起点付近を除き昭和 22・10・24 および同 26・5・30 工事施行認可, 同 26・7・10 着工。(嵯峨野福次)



シーゴジゅういちがたきかんしゃ C51形機関車 2C1形
(パシフィック形)過熱テンダ機関車で、この車輪配置のもの
うち初めてわが国で製作された旅客急行用機関車である。

第1次大戦当時運輸の発達はいちじるしく、強大な機関車を要するようになったのと、速度をますます向上させる必要を認

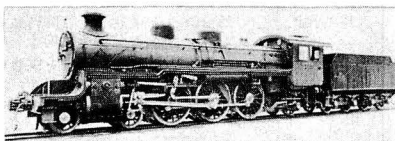
1. C51形機関車形式図



複式空氣壓縮機及給水加熱裝置付

シリンダ 直径×行程	530 × 660 mm	機関車重量 (運転整備)	69.60 t
使用圧	13.0 kg/cm ²	# (空 車)	63.17 t
火格子面積	2.53 m ²	機関車動輪上重量 (運転整備)	44.56 t
全伝熱面積	167.8(168.8) m ²	炭水車重量 (#)	44.20 t
過熱伝熱面積	41.4 m ²	# (空 車)	19.20 t
全蒸発伝熱面積	126.4(127.4) m ²	水タンク容量	17.0 m ³
煙管蒸発伝熱面積	115.0 m ²	燃料消費量	8.00 t
火室 #	11.4 m ³	弁装置ノ種類	ワルシャート式
アーチ管 #	(1.0) m ³	製造初年	大正 8 年
ボイラ水容量	5.8 m ³		
大煙管(直径×長×数)	140 × 5500 × 18		
小煙管 (#)	57 × 5500 × 84		

()内ノ數値ハアーチ管アルモノヲ示ス



2. C51形機関車

め、2C1形である8900形(明治44年にアメリカから輸入、昭和9年廃車)とボイラ容量はほぼ



2. C51形 機関車

同一であるがシリンダを大とし、かつ動輪直径を大として製作したものが C51 形である。最初国鉄内工場で製作されたが、その後民間工場でも製作されるようになり、大正 8 年から昭和 3 年の間に 289 両製作された。当初は 18900 形と称したが、昭和 3 年に車両称号規程の改正に伴ない C51 形と改称された。

動輪直径は1,750mmであり、これはわが国で採用した最大の直径であって、狭軌としては当時世界に匹敵するものがなかったといわれている。その後今日まで国鉄ではこれ以上の直径のものは製作されていない。動輪直径を大きくしたため重心が高くなるので、ボイラはできるだけ細長く設計された。

本形式で給水加熱器を有するものは動輪周最大出力は 940 HP と算定され、最大速度は 100 km/h、常用速度は 75 km/h が設計の標準である。

主台わくは板台わくであり、ばね装置は下ばね式である。弁装置はワルシャート式であり最初複式弁が使用されたが、使用実績から単式弁に改造された。先台車は重ね板ばねによって復

元力を生ずる2軸ボギーであり、従台車はコイルばねによって復元力を生ずる1軸心向き台車である。

第2次大戦中、軌間を広めて華中に転出したものもあり、また廃車されたものもあるので、現在数(昭和31年度末)は246両である。(高桑五六)

シーゴじゅうくがたき
かんしゃ C59形機

関車 東海道、山陽両線に活躍していた3シリンダC53形に代り、輸送力増強のため昭和16年から製造されたものであり、2シリンダではあるが出力はC53形より若干増加し、当時わが国最大の旅客急行用機関車であったC53形に採用された3