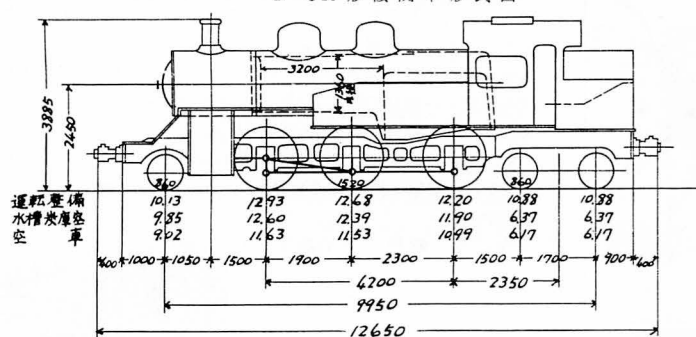


1. C10形機関車形式図



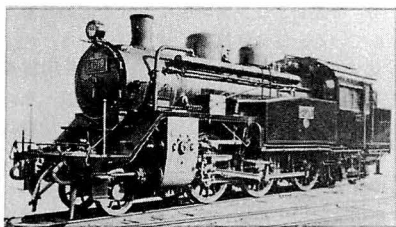
換算両数  
 積車 6.5  
 空車 5.5

|              |                             |                     |                    |
|--------------|-----------------------------|---------------------|--------------------|
| シリンダ 直径×行程   | 450×610 mm                  | 機関車重量 (運転整備)        | 69.70 t            |
| 使用圧          | 15.0 kg/cm <sup>2</sup>     | ※ (空車)              | 55.51 t            |
| 火格子面積        | 1.6 m <sup>2</sup>          | 機関車動輪上重量 (運転整備)     | 37.81 t            |
| 全伝熱面積        | 101.4(102.5) m <sup>2</sup> | 機関車重量 (水タンク・石炭庫ノミ空) | 39.48 t            |
| 過熱伝熱面積       | 27.4 m <sup>2</sup>         | 水タンク容量              | 7.0 m <sup>3</sup> |
| 全蒸発伝熱面積      | 74.0(75.1) m <sup>2</sup>   | 燃料積載量               | 3.00 t             |
| 煙管蒸発伝熱面積     | 64.0 m <sup>2</sup>         | 弁装置ノ種類              | ワルシャート式            |
| 火室           | 10.0 m <sup>3</sup>         | 製造初年                | 昭和5年               |
| アーチ管         | (1.1) m <sup>3</sup>        |                     |                    |
| ボイラ水容量       | 3.9 m <sup>3</sup>          |                     |                    |
| 大煙管 (直径×長×数) | 127×3200×22                 |                     |                    |
| 小煙管 ( )      | 45×3200×95                  |                     |                    |

注 1 總使用圧力14 kg/cm<sup>2</sup>ヲ15 kg/cm<sup>2</sup>ニ改訂 10年3月18日

2 ( )内ノ数値ハアーチ管アルモノヲ示ス

最高速度 85 km/h, 普通速度 65 km/h に設計され, 動輪周最大出力は約 530 HP と算定される。(給水加熱器を使用するものとして)。



2. C10形機関車

本形式はボイラ使用圧 14 kg/cm<sup>2</sup> (後 15 kg/cm<sup>2</sup> に増圧) で, 内火室部は全部突合せ溶接継手となっている。先台車にはコロによって一定復元力を生ずる 1 軸心向き台車を初めて使用し, 従台車にはエコノミ式 2 軸台車を使用し, 揺れまわりの勾配は  $\frac{1}{3.5}$  である。給水加熱器は重見式を装備していたが, この給水加熱器は給水ポンプを必要とせず, インゼクタからボイラに送水される途中において加熱するものであり, ボイラ上方の両側に細長く取付けられていた。これは装置としては簡単であるが, インゼクタを使用しているときしか加熱しないこと, およびインゼクタから送出されるボイラ用給水はすでに相当の温度となっており, シリンダからの排気との温度差が少ないので, あまり効果なくその後撤去された。ばね装置としては第三動輪までの左右各ばね群の 2 点と, 従台車の 1 点からなるいわゆる 3 点支持方式である。

昭和 7 年に本形式を改良して過熱伝熱面積および煙管蒸発伝熱面積を若干増加した C11 形が出現したので, 本形式の製造両数は 23 両にとどまった。(高桑五六)

ししょうじこ 死傷事故 国鉄業務の執行に関連して職員または旅客・公衆が死亡または負傷した事故。

旅客・公衆が本人の過失によって死傷した場合は賠償義務は生じないが, 国鉄の有責事故によって死傷した場合は, 損害賠償の責を免れることはできない。その処理方については, [死傷および損害事故処理規程] (昭 25・4・1 総裁達 125) で, 詳細に定められている。

→損害賠償。公傷。殉職。(桂 重臣)

ししょうせん 市場線 狭義には中央卸売市場法による市場に引込まれた線。広義には魚の水揚げ地の鮮魚市場・その他野菜・果物等のせり売が行われる, いわゆる普通の市場に引込まれた線も市場線と呼ぶことがある。狭義の市場線は市場計画者がその費用を負担して敷設し, 従来の扱方としては, その線路・用地等を国鉄に無償譲渡または提供させ, 国鉄の営業線として処理している。現在市場線としてこの取扱をしているのは東京市場, 大阪市場, 横浜市場, 名古屋市場, 神戸市場, 姫路市場の 6 駅と, 丹波口駅(京都)の構内線とされている線とがある。(森 徳寿)

ししょうれっしゃ 市場列車 鮮魚・生野菜・果物そのほか市場関係の生鮮食料品などの急送品積車を正確に急送するため, 生産地帯と市場とを直結する

ように設定されている貨物列車であり, 現在国鉄における \* 急送品列車はすべてこの市場列車である。したがってこの列車の特色として貨主の希望する産地の発時刻と, 着市場のせり時刻とを勘案して設定し, しかもできるだけ高速度で運転させ, この列車に連結する急送品積車は, 操車場での中継はもちろん支線区から継送されるものについても, 特殊継送入換作業をしている。しかし鮮魚・野菜・果物等はいわゆる季節貨物であるから, これらの貨物がそれぞれの最盛期には, 市場列車を急送品積貨車のみで組成することができるが, 出貨が低落すれば当然列車の牽引(けんいん)力にも余力ができるので, このような場合には, この列車の終着駅以遠行貨車を連結したり, また終着駅以遠行貨車が不足する場合および終着駅が最終端となっている場合には, 前途の輸送力・停車場および停車場分等を考慮して, 遠距離行貨車を連結することとなっている。(菅野太次)

## しずおかてつどう 静岡鉄道

### 1 事業者の概要

名称 静岡鉄道株式会社, 本社 静岡市鷹匠町, 資本金 36,000 万円, おもな事業 地方鉄道 75.6 km, 軌道 19.8 km, 一般乗合旅客自動車運送 935 km, 貸切旅客自動車運送, 遊園地業。鉄道・軌道従事員 814 人, 保有車両機関車内燃 9, 電動客車 39, 内燃電動客車 13, 客車 41, 電動貨車 2, 貨車 61 両。

沿革 明治 39・8 静岡鉄道株式会社設立, 同 41・7 大日本軌道株式会社(静岡支社)となり, 同年 12 月静岡市鷹匠町, 清水波止場間を軌間 0.762 m の蒸気鉄道として運輸開始。大正 8・5 駿遠電気鉄道株式会社設立, 同年 6 月大日本軌道静岡支社の事業をゆずり受け, 同 9・8 軌間を 1.067 m に変更し電車運輸開始。同 12・3 静岡電気鉄道株式会社と改称, 同年 6 月秋葉鉄道株式会社を合併, 昭和 18・5 藤相鉄道(大手・相良間), 中遠鉄道(相良・社袋井間)の 2 社を合併し静岡鉄道株式会社と改称し