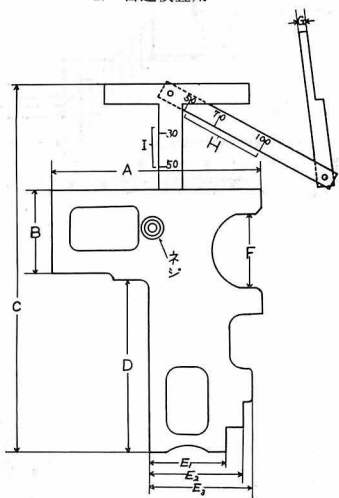


符号輪はその軸に歯車が取付けてあって、指令者の選出電鍵から(+) (−)の衝撃電流がくると、継電器の接極子が交互に運動して順次これを回転させるようになっている。符号輪の周囲に32の穴があるが、この穴に符号に応じて3本のピンを植えてあって、該当の符号が来ればその位置に停止するが、他駅に対する符号が来れば旧にもどる。このようにしてその駅に該当する符号を受けると電話機に回線を接続するようになっている。(川原虎雄)

**しれいとうちよくいん 指令当直員** 列車の運転・旅客および貨物列車の編成・貨車の集配、電化区間における電力配給、船舶運航等を円滑かつ敏速ならしめるために、一定の区間を区切って、これに関する指揮命令を発する指令者をおいている。これらのものを総称して指令当直員といい、業務の分担によってそれぞれ運転指令・配車指令・旅客指令・電力指令・通信指令・船舶運航指令等と呼んでいる。(加藤誠次郎)

**じれんけんさようゲージ 自連検査用ゲージ** (英) automatic coupler gauge 自動連結器の検査の際使われるもので、図のように本体にT字形滑足がついていて、これは任意の位置でねじにより本体に固定される。ゲージの各寸法は「自動連結器装置の摩耗限度ならびに修繕基準」に定められた限度にあわせてつくられてある。すなわち図-1で

- A……ひじと守腕(もりうで)内面との隔り
- B……ひじピン穴の直径
- C……ひじ開き位置でのひじと守腕内面との隔り
- D……連結器高さの食違い
- E……連結器肩と台わく端ばり受座とのすきま  $E_1$ =機関車  $E_2$ =貨車  $E_3$ =客車
- F……ひじピンの太さ
- G……ひじピンの遊間
- H……解放てこ腕眼穴中心水平移動距離
- I……解放てこ腕眼穴中心垂直移動距離



となっており、おのおの寸法に摩耗限度が定められているので、これを自連の測定箇所にあてて検査する。(塚越義寿)

**じれんそくていゲージ 自連測定ゲージ** 自動連結器の各部分を測定するゲージで、新製自連の精度を測定するものと、修繕自連の各部分の形状や摩耗状態などを測定して、修繕の程度・方法を指定するための入場検査用のものがある。これは集中工事物品の1つで、測定部分によって次表のような種類がある。なおこのほかケガキ用のものがある。

材質はばね用鋼板またはゲージ用鋼板でつくる。(石黒 寛)  
**シーろくじゅうにがたきかんしゃ C62形機関車** 2C2形(ハドソン形) 過熱テンダ機関車で、現在国鉄における旅客急行

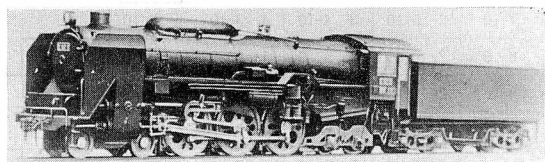
自連測定ゲージの表

| 国鉄制定の<br>ゲージ番号 | 名 称                  |
|----------------|----------------------|
| サ 5062         | 体輪郭部内ふところ摩耗測定用ゲージ    |
| サ 5063         | 体とナックルとのかみ合部測定用ゲージ   |
| サ 5064         | ナックル輪郭部測定用ゲージ        |
| サ 5065         | ナックル体のかみ合部測定用ゲージ     |
| サ 5066         | ナックル総形ゲージ            |
| サ 5067         | 錠(じょう)の輪郭部測定用ゲージ     |
| サ 5068         | 錠の体内壁とのしゅう動部摩耗測定用ゲージ |
| サ 5069         | 摩擦子摩耗測定用ゲージ          |
| サ 5070         | 中央摩擦子摩耗測定用ゲージ        |
| サ 5071         | ばね箱こう配部測定用ゲージ        |

用最大機関車であり、これとほとんど同時に製作されたC61形とともに、わが国におけるはじめての2C2形の車輪配置である。

第2次大戦中海上輸送から陸上輸送に移ってきた石炭、その他重要物資の大量輸送のために製作された貨物列車用D52形機関車は、戦後輸送状況の変化からその両数に余剰をきたしたので、これのボイラを使用し、先台車・走り装置などの足回り・炭水車などは戦後製作されたC59形と同様設計とし製作されたのがこのC62形であり、その製造両数は49両に達し全両数現在に至っている。

従来の旅客列車用最大機関車であったC59形に比しボイラが大形となったのと、自動給炭装置を装備したので後部が重くなったため、従台車は1軸増して2軸心向き台車(C61形とともにわが国においてははじめて使用)としており、ばね装置のピンの位置を移す簡単な変更によって、動輪上重量の一部を従台車に移すことができ、動輪上重量の軽重によって乙線・甲線の2種に使い分けられている。大きなD52形のボイラを大きなC59形の動輪の上に置いたので、ボイラ中心が高くなり機関車重心高さはレール面上1,695mmと算定され、わが国最大の重心高さであるが支障なく使用されている。



1. C62形機関車

新しい装置としては前記の自動給炭装置のほか、吐出し加減装置・灰戸瞬間開放装置・灰箱噴気装置などを装備し、シリンダは排気通路を改良して旧形機関車でシリンダ取付けくさびのあった部分から、ボイラ台の排気膨脹室に導くような形を採用している(戦後製作されたC59・C57・C61形などと同じ)。先台車はC59形と同じものを使用しているが、従台車は前記のとおり2軸心向き台車を使用し、炭水車用台車とともにコロ軸受を使用している。

性能としては粘着引張力(甲線の場合)はC59形と大略同じであるが、ボイラが大形となったのでボイラ引張力は増大し、動輪周出力は約1,430HPと算定され、最高速度は100km/hである。炭水車は燃料10t 水22m<sup>3</sup>を積載する10-22S炭水車を付属している。(高桑五六)

**しろメタル 白メタル** 滑り軸受用合金として一般に用いられる低溶融合金である。この白色の合金は、主としてSn-Sb-Cu系およびPb-Sb-Sn系の2種類の合金をいうが、最近はこの