

明治22・8甲武鉄道株式会社によって新宿・八王子間が建設され、以後同社は東京まで延長建設、起点を東京に移した。一方官設鉄道は中央東西線と工区を分け両端から建設、明治44・5八王子・名古屋間全通、明治39年鉄道国有法によって国鉄に移管した甲武鉄道とあわせ東京・名古屋間を中央本線と命名したものである。(森 徳寿)

ちゅうおうようひんしけんじょ 中央用品試験所 国鉄の地方資材部の附属機関であって、国鉄で使用する物品の試験および用品試験所に対する技術の指導を行うところ。すなわち物品の購入に際して、その物品が使用者の要求に合致する物であるかどうかを規格・仕様書等と照らして、分析その他の試験により明らかにするのである。このため種々の計器や設備をもっている。東京都港区に設置されており、関東地方資材部に所属している。

所長が置かれ、関東地方資材部長の指揮を受けて、助役、事務掛、技術掛、試験手、守衛、雑務手を指揮監督し、中央用品試験所に属する一切の業務を処理している。これらの職員を中央用品試験所従事員といい約50人いる。(宮坂正直)

ちゅうがたかしや 中形貨車 貨物の取扱および貨車運用上の必要にもとづいた貨車の区別中、標記トン数が14tから19tまでの貨車。貨車にはその車が負担できる積載重量の最高限度をトン数で標記してあり、このトン数をその貨車の標記トン数という。中形貨車の代表的なものに15t積の有がい車ワム、および無がい車トムがある。(片山伊与吉)

ちゅうかんえき 中間駅 一般的には主要駅に対し、それ以外の駅の意、またつぎのような意味に使われる場合がある。①貨物輸送業務上使用される列車の組成または組成整理を行う駅として、予め指定されている組立駅に対してそれ以外の駅 ②運転法規上の用語として使用されている列車を組成する列車組成停車場から、つぎの組成停車場までの中間にある停車場 ③終端駅以外の中間停車場 ④接続駅に対し中間に介する駅。(秋田 豊)

ちゅうかんけんさ 中間検査 車両が修繕のため工場に入場するとその各部は規定通りに取りはずされ、その各部分品はさらに細かく部品に分解され修繕される。分解された部品は鍛造・鍛造・機械加工等の種々な工程を経てふたたび組立てられ、修繕完了とともに落成検査を受けるのであるが、工程の中間において当然発見され、修理しなければならない不良箇所が、最後の落成検査や出場検査で発見されたのでは、再修理のため大きな手もどきとなり、時間的にも経費の上からも大きなマイナスとなる。したがってこのような箇所や部品に対しては、組立前に十分な検査を行わなければならない。このように1つの作業なり、工事が完成するまでの中間において、その出来ばえすなわちその状態・機能・使用材料・寸法等につき視覚・触手・測定・試験器等により綿密に行う検査を中間検査という。(西山 信夫)

ちゅうかんひっぱりそうち 中間引張装置 蒸気機関車と炭水車とを連結する装置。図に示すように中間引張装置と中間緩衝器(照号1~5)とからなる。中間引張棒(照号14)によって機関車と炭水車間を連結するとともに、ばねによって両方の間を緊張させているが、もし本装置全般が非常に強固にすきまなく造られ、しかも耐摩耗性が十分であれば、ばねはなくともよいのであって、むしろこの方が炭水車の質量によって衝撃を吸収することも考えられる。しかし実際には中間引張棒穴とピンとはすぐに摩耗してガタを生ずるから、ばねを使用して両方の間を突張るとともに、衝撃力のうち圧縮方向のものを緩和して伝

える。緩衝器はまた頭のところですべりうるようになっており、曲線通過を容易にしている。

中間引張棒 (intermediate drawbar) は機関車と炭水車とを台わく部分でピンによって相互に連結し、引張力を伝える鍛鋼製の棒である。炭水車側は円形のピン穴であるが機関車側ピン穴は長円形とし、ピンとの間にすきまを与え、衝撃によってばねがたわんだときの逃げにしている。機関車が後進する場合や、機関車が逆向き運転で後部から車両を推進する場合、両方の間に働く圧縮方向の力は、つぎに述べる中間緩衝器で伝えるようになっている。

2 **中間緩衝器 (intermediate buffer)** は機関車と炭水車の端ばりに取付けられ、両方の間の圧縮方向の衝撃力を緩和する目的で設けられたもの。これを大別するとつぎの2種がある。

(1) 両側式 機関車と炭水車の端ばり両端に独立して、竹の子ばねを用いた緩衝器を2組、頭を突き合わせて取付けたもの。国鉄においても自動連結器採用以前は多く使用されたが、両側にばねがあるため曲線の通過時機関車と炭水車の折れ曲りが困難であったこと、また竹の子ばねは工作も簡単でなく、ばね板同士が接触すると急に応力を増し折損するなどのため、その後は後述の竹の子ばねを使わない中央式に改められた。

(2) 中央式 機関車の後端ばり中央部、中間引張棒上部に1個の緩衝器受(照号4)を取付け、これと相対する炭水車前端的な位置に緩衝器座(照号1)および緩衝器頭(照号2)を設けたもの。使用するばねの種類によって、つぎのばねの3種が国鉄では使用された。

ア 親子コイルばね2組(古くは1組)を緩衝器頭内に納めたもので、頭は緩衝器座にはめ込まれ、止ねじによって脱出しないようになっている。

イ コイルばねの代りに重ね板ばねを用いて衝撃力を緩和吸収せしめるもので、C50形に使用されており、ばねが外部に露出しているので

中間引張装置

査に便であるが、ばねのへたりと折損が多いため、最近形式には採用されていない。

ウ 緩衝器に輪ばね2組を使用したもの。輪ばねは自己振動しにくく、衝撃力の周期と共鳴して発生する、俗にドンツキと称される不愉快な衝動を起しにくいので、緩衝ばねとしては理想的であるが、実際の使用では各ばね輪が固着し、ばね作用しなくなる傾向があったので、コイルばねに取替えられ現在は使用していない。また輪ばねは固着のほか、折

