

出庫その他のため、機関区工場間または機関区相互間を輸送することを回送というが、回送機関車が無動力の状態での機関車や列車に牽引(けんいん)され回送されることを無動力回送または無火回送という。この場合輸送に支障のないように各部の検査注油を行うほか、蒸気機関車では主連棒および偏心棒の取りはずし、クロスヘッド合併てこおよび加減リンクのくりつけ等、電気機関車ではパンタグラフのくりつけ、元断路器および主電動機開放器の開放等、また空気ブレーキ関係では無動力機関車装置のロック開放等の手配をしなければならない。これについては「機関車入出場、入出庫および回送手続」に定められている。(塚越義寿)

むどうりょくかいそうそうち 無動力回送装置 動力車をその動力を発生させず、客貨車のように空気ブレーキの作用を生かして他の動力車によって回送可能とするための装置。蒸気機関車に対しては無火回送装置ともいう。

動力車は普通空気圧縮機を有し、元空気だめ圧力を使用する空気ブレーキ装置付の車両であるから、自己の空気圧縮機を運転することができない場合、すなわち元空気だめ圧力がないときは、ブレーキ管が減圧され制御弁が働いても空気ブレーキは作用させることができない。したがって回送のとき元空気だめをブレーキ作用に必要なだけだめておかねばならない。このためブレーキ管から元空気だめに通ずる通路を必要とし、この装置を一般に狭義で無動力回送装置と呼んでいる。

構造はブレーキ管と元空気だめとを結ぶ $\frac{3}{8}$ "管と、この管中に元空気だめに向ってのみ開く逆止め弁と、3mmのしぼりと $\frac{3}{8}$ "締切ロックの3者を直列につなぐもので、逆止め弁はこの逆止め作用を保護するためのちりこしを併有し、ちりこし付逆止め弁と称し、これに3mmしぼりを直接ねじ込んで前2者は一体となる。常時は締切ロックを締切って仕業し、回送の場合このロックを開いてブレーキ管の空気を元空気だめに呼び込む。この逆止め弁はばねで背圧をうけ約1.4kg/cm²の減圧作用をするので、元空気だめ圧はブレーキ管が5kg/cm²のとき約3.6kg/cm²となるまで空気を吸入するだけである。3mmしぼりは回送装置のロックを開いたとき、ブレーキ管から急に多量の空気を呼び込んで列車側に非常ブレーキ作用が働くのを防止するとともに、回送中のブレーキ作用によって元空気だめ空気の消費に対しブレーキ管から再補充するとき、ブレーキ管の局部減圧の影響を少なくする目的である。

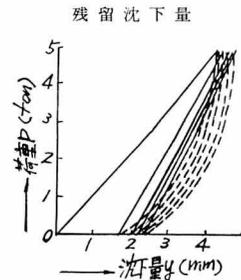
なお広義では無動力回送装置としてはこのほか、ブレーキ弁の浮上りを防止するためのブレーキ弁底箱めくら板、回送用ブレーキ弁ハンドル、ゆるめ管三方ロック、ブレーキ弁錠などを含む。(高桑五六)

むひもちゅうけいだい 無紐中継台 (英)cordless manual switch attendant board おもに自動交換機と組合わせて使用される自動交換機の種類である。無紐中継台にはストロージャー式自動交換機用のRT型と、シーメンス式自動交換機用のRH型のもの2種類ある。その機能は大体同一であって、中継線(接続線を含む以下同じ)から中継線へ、中継線から加入者へ、加入者から中継線へ等の接続がおもな操作である。無紐中継台には押ボタン式のインパルス・センサーと呼ばれるダイヤル・インパルス送出装置を備え、ダイヤリングはすべてこのインパルス・センサーの押ボタンを押下することにより行われる。また接続紐を全く使用しないで、すべての接続・切替・割込等の操作は電けんと押ボタンによってなされる。このために無紐中継台にはそれぞれ接続装置、継電器群等の複雑な機構を備えている。また無紐のためジャックを持たないから小形でスマ

ートな外形になっている。この中継台は一台一座席であり、RT型では10個、RH型では12個の接続回路を持っている。これは共電式交換機の接続紐の対数に相当するものである。いずれの方式でも任意のときに任意の台の電けんを倒すことにより集中できる特長もっている。(小山田紀一郎)

むら 斑 軌道の基準面からの不陸沈下状態をさす。軌道に不陸を生じ、レール面の高低となって表われる。その成因は走行車両によって生ずる軌道各部の変形の累積にある。すなわちレール変形、レール枕木間隙(かんげき)、枕木変形、枕木道床間隙、道床変形、路盤変状が累積し、荷重の去った後も不均等な残留変形として残り、軌道の不陸、レール面の凹凸(おうとつ)を生ずるようになる。

斑発生の最大起因は道床にある。車両の軸重はレール・枕木を通して道床面を圧縮し、この圧縮変位は完全に復元することなく累積して残留沈下量となる(図)。さらに実際には走行車両の衝撃振動の影響で道床粒は振動圧密とともに横移動をなし、複雑な変位を示すことになる。斑はこれらの一様でない道床面の沈下によって発生する。斑は発生の当初は範囲も軌道の不陸程度も小であるが、放置すれば漸次はなはだしくなり、ついにレール面のたるみを生ずるようになる。



沈下量13mm以下、長さ20m以下程度の斑を小斑とし、これ以上を大斑という。斑直し作業は保線作業の重要な部分を占め、作業方法には道床搗(つき)固めによる方法、豆砕石敷込みによる方法が行われている。→道床作業。(山本 浩)

むろきせん 室木線 鹿児島本線遠賀川駅から分岐し、南方11.2kmの室木駅に至る線。鹿児島線に属する丙線。明治41・7遠賀川と室木を結ぶ鉄道として開通、室木線と呼ぶこととしたものである。(森 梯寿)

むろらんせん 室蘭線 室蘭本線とこれから分岐する胆振、万字および夕張の3つの支線との総称。(森 梯寿)

むろらんほんせん 室蘭本線 函館本線長万部駅から東へ進み東室蘭に達し、さらに東北進し苫小牧を経て、函館本線岩見沢駅に至る209.3km、および東室蘭駅から室蘭に至る8.1km、総営業キロ217.4kmの線。線路等級は乙線である。この線は最初北海道炭鉄道株式会社線として明治25・8室蘭(現東室蘭)・岩見沢間が開通、同30・7同社の手によって東室蘭・室蘭間が延長され、のち明治39年鉄道国有法により国鉄に移管。長万部・東室蘭間は長輪東西線として建設され長輪西線長万部・静狩間は大正12・12開通、長輪東線東室蘭・伊達紋別間は大正14・8開通、昭和3・9静狩・伊達紋別間が全通し、岩見沢以北に対して近道となり、長輪線經由函館・稚内間の急行列車が運転されることとなった。線路名称は昭和6・4長輪線の名称を廃して、現行の長万部・岩見沢間および東室蘭・室蘭間を室蘭本線と呼ぶこととなったものである。室蘭本線の長万部・岩見沢間は函館本線の同一区間にくらべて、勾配区間も少なく、輸送上すぐれているばかりでなく、沿線は洞爺湖、登別温泉等の観光地にも恵まれ、函館・札幌間、函館・小樽間の急行、準急列車等でも、この線と千歳線を経由して運行しているものもある。室蘭・岩見沢間は室蘭港積出しとなる石炭輸送上の使命もまた大きなものがある。(森 梯寿)