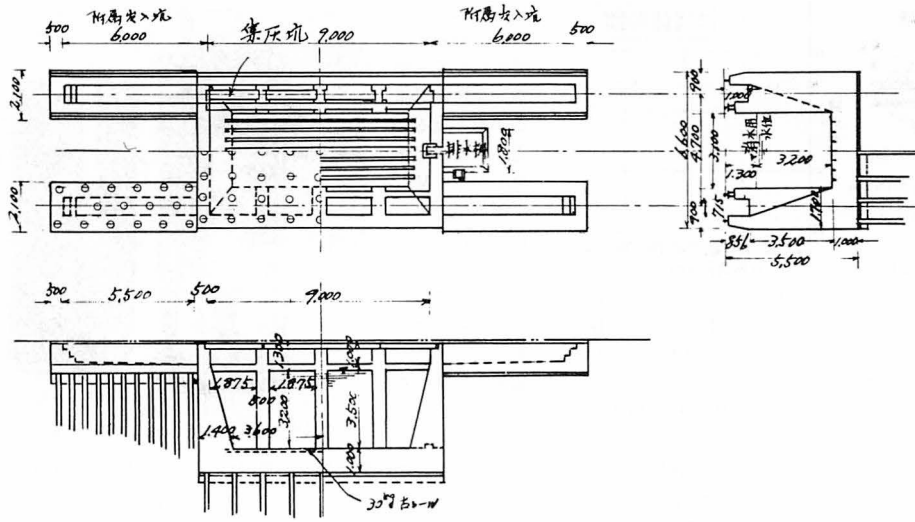


集 灰 坑



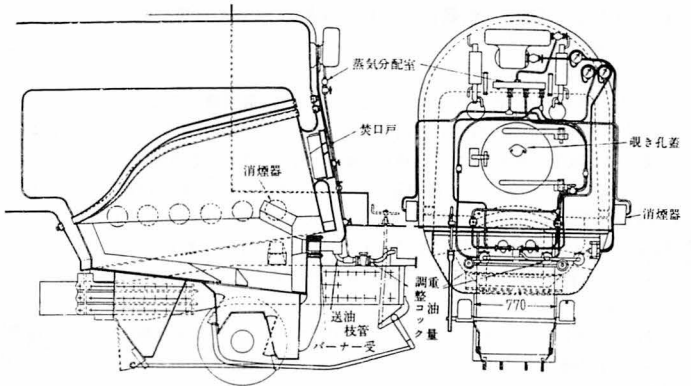
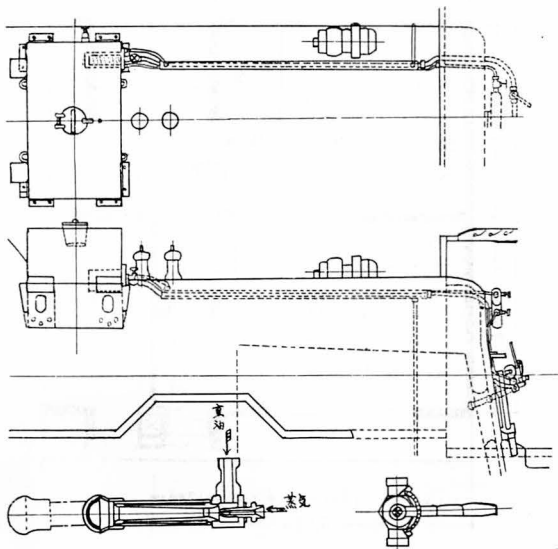
区にジェットによる灰処理装置が設置された。これは写真-2に示すように軌道下には浅いU字断面の流灰坑を設け、片方のノズルから圧力水を噴射し、灰を軌道外に設けた集灰坑に押し出し沈澱させ、これをガントリのグラブでつかみ貨車積する一方、上ずみの水はまた還元して、ノズルに導く方法で好評を博している。このほかにスキップホイスト利用の機械処理もあるが少なく、全国に数箇所に残っている程度である。(宇野浩彰)

途中において中止され、昭和28年に国鉄の基本計画として、C59形式の重油専燃機関車の研究が計画実行され、数回にわたる性能試験の結果は、C59形式以上の性能が確認され、現在は

3. 重油専燃機関車構造

じゅうゆへいねん 重油併燃 機関車の火室内において、蒸気噴射によるバーナで重油を霧化し、これを火床で燃焼している石炭上方に噴射して燃焼させる方法で、火室容積を最大限に利用して、平面燃焼と立体燃焼を同時に行うものである。最初国鉄において併燃を開始したのは明治33年ころで、大正4~8年を最盛期として、昭和9年まで約35年間重油併燃を行った歴史をもっている。昭和26

1. 重油併燃機関車構造図(1)



2. 重油併燃機関車構造図(2)

