

歯車についてその大略を述べたのであるが、鉄道はいま 3S 即ち Safety (安全), Speedy (高速), Saving (節約) を目標として各種の改善、改良を強力に押し進めている。これに伴って使用鋼材もまた変更されつつある。例えば従来リベット構造であつた車体が溶接構造になりまた鑄鋼構造の採用となり、鑄鉄も強力鑄鉄あるいは強力鑄鋼に置換されつつあり、軽量強力をめざして不断の努力が続けられている。

また動力源の変更としてガスタービンが登場し、或いは交流電化が実現の途上にあり、近き将来には原子力機関車も実現されようとする気運にあるとき、陸上機関にも優秀な耐熱鋼および特殊構造用鋼が要求される日も遠

くはないであろう。これを楔機として鉄道用鋼材も大きく転換することは疑いもないところである。(昭和30年6月寄稿)

文 献

- 1) 中島竜一: 軌条 (レール), 1943
- 2) R. E and M: Cyclopedia, 1948
- 3) U.S.S.: The Making, Shaping and Treating of Steel, 1951
- 4) Lehmann: Radreifen, Radscheiben und Vollräder, 1952
- 5) N. A. Mathews and R. A. Flinn: Trans. of the ASME, May, 1954
- 6) 高桑五六: 交通技術, No. 95, 1954

会 告 VII

Tetsu-to-Hagané Abstracts No. 3 の発行

本邦鉄鋼技術の現状を海外に紹介し併せて世界鉄鋼技術界への交流の第一歩たらしめる意図の下に一昨年より毎年一回発行しております会誌鉄と鋼掲載論文概要の英文版 Tetsu-to-Hagané Abstracts No. 3 (1953) は9月末完成致しましたので、取敢えず諸外国の製鉄会社、研究所、図書館、学校等の関係筋へは発送を終りました。第3号は内容外観共に改善されていますので一層の反響があるものと思います。

国内にも御所望に応じ下記の如く実費頒布しますので御希望の方は代金添え協会宛御申込み下さい。

記

Tetsu-to-Hagané Abstracts No. 1 (1951) B 5 判 56 頁	200 円
〃 No. 2 (1952) B 5 判 71 頁	300 円
〃 No. 3 (1953) B 5 判 69 頁	300 円