

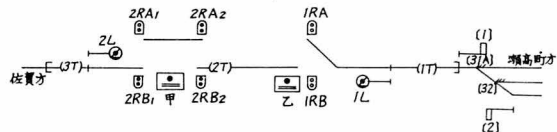
できないよう設備されている。

軌条鎖錠金具は鎖錠用電動機の回転によってギヤを回転して橋体を鎖錠し、同時に軌条鎖錠金具によって軌条を両側よりはさみ鎖錠する(写真-3)。

可動橋場内信号機および船舶信号機は1本の卓上電気てこによって取扱われ、前者は左反位L、後者は右反位Rによって制御されている。

いま図の連動図表によって説明するとつぎのとおりである。

4. 可動橋保安装置



第2種電氣甲

名 称	番 号	鎖 錠	制 動 機 関	通 車 機 関	保 護 機 関
場内信号機(両向き・左向き)	①	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	②	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
船舶信号機(下)	③	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	④	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・右向き)	⑤	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	⑥	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
船舶信号機(上)	⑦	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	⑧	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(左向き・左向き)	⑨	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	⑩	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(右向き・右向き)	⑪	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	⑫	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(左向き・右向き)	⑬	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	⑭	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(右向き・左向き)	⑮	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	⑯	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	⑰	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	⑱	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	⑲	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	⑳	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㉑	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㉒	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㉓	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㉔	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㉕	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㉖	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㉗	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㉘	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㉙	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㉚	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㉛	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㉜	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㉝	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㉞	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㉟	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㊱	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㊲	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㊳	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㊴	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㊵	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㊶	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㊷	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㊸	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㊹	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㊺	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㊻	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㊼	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㊽	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㊾	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㊿	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏀	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏁	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏂	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏃	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏄	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏅	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏆	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏇	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏈	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏉	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏊	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏋	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏌	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏍	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏎	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏏	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏐	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏑	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏒	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏓	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏔	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏕	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏖	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏗	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏘	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏙	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏚	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏛	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏜	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏝	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏞	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏟	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏠	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏡	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏢	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏣	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏤	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏥	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏦	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏧	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏨	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏩	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏪	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏫	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏬	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏭	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏮	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏯	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏱	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏲	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏳	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏴	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏵	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏶	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏷	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏸	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏹	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏺	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏻	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏼	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏽	R ₂ B ₂ H ₂ (L ₂)	㏾	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T
場内信号機(両向き・両向き)	㏿	R ₁ B ₁ H ₁ (L ₁)	㏿	H ₁ H ₂ ZT	2T 1T

筑後大川駅の通票閉そく器の下部引手Sを全開または半開にするには、1Lまたは2Lすなわちいずれかの可動橋場内信号機反位、また出発信号機を引くには1L可動橋場内信号機が反位となっていて、可動橋が降下してかつ鎖錠されていなければならない。1L可動橋場内信号機の鎖錠らんを見ると、その条件はB₁、B₂反位すなわち可動橋降下、H₁・H₂定位すなわち手動鎖錠ハンドル定位(これは停電の際取扱うもので常時は定位となっている)、L₁・L₂反位すなわち可動橋鎖錠、2L定位すなわち対向の可動橋場内信号機定位、S解錠すなわち筑後大川駅の通票閉そく器解錠、[2]の解錠すなわち筑後大川駅出発信号機の解錠となっている。言い換えると可動橋場内信号機を反位にして初めて通票閉そく器の下部引手が半開または全開となり、また筑後大川駅の出発信号機の取扱が可能となる。

また制御らんには信号てこを引いて可動橋場内信号機に進行信号を現示するための条件が記してあるが、L₁・L₂反位すなわち可動橋鎖錠、H₁・H₂定位すなわち手動鎖錠ハンドル定位、かつ橋梁区間2T軌道回路に列車が存在しないことが条件となっている。

以上の取扱をしたときは船舶の航行を制限するため、船舶信号機に停止信号を現示する。この船舶信号機は2位色灯式で進行信号は緑色灯、停止信号は赤色灯を点灯する。(小泉章三)

カナダのてつどう カナダの鉄道 カナダにはカナディアン・ナショナル鉄道会社およびカナディアン・パシフィック鉄道会社の2大鉄道のほか十数の民有鉄道がある。

1 カナディアン・ナショナル鉄道 Canadian National Railway Company 所在地 Montreal, Quebec.

本鉄道の前身は1832年に設立されたシャンプレーン・アンド・セントローレンス鉄道が1836年に営業を開始した23.3kmの鉄道である。この線路は1852年に設立されたグラン・トラंक鉄道会社を買収された。グラン・トラंक鉄道会社は建設と買収によって線路を増加したが、1914年にはウイニペグから太平洋岸のプリンス・ルパートまで2,858kmのグラン・

トラंक・パシフィック鉄道を完成し、両鉄道は合計12,000km以上に達した。

これと前後してカナダ政府はウイニペグから東へ向って、ニュー・ブランズウィック州のモントーンまで通ずるナショナル・トランスコンチネンタル鉄道を完成し、ここに太平洋、大西洋岸間の鉄道による連絡が可能となった。

カナダ政府はまたノヴァスコシア、ニューブランズウィックおよびプリンス・エドワード島の各州政府が建設した鉄道を接收して、モントリオールからハリファックス、シドニー、シャーロットタウンおよびセントジョンに通ずるインター・コロニアル鉄道を設立した。

一方カナディアン・ノーザン鉄道会社は1901年当時わずかに1,563kmの線路をもつのみであったが、建設と買収により1915年には14,490km以上の線路をもつに至った。

1918年当時、インター・コロニアル鉄道およびナショナル・トランスコンチネンタル鉄道をもって構成されるカナダ国有鉄道は、6,609kmの線路をもっていた。この当時民間の鉄道会社は、第2次世界大戦の影響を受けて財政困難に陥ったのであるが、1919年カナダ政府はカナディアン・ナショナル鉄道会社を設立し、カナダ国有鉄道、カナディアン・ノーザン鉄道会社およびその他のすべての国有に属する鉄道は、この会社によって経営されることになった。1920年にはグラン・トラंक・パシフィック鉄道会社の経営もこれに移管された。

1922・10・10および1923・1・30のカナダ法律により、旧カナディアン・ナショナル鉄道会社およびカナダ・グラン・トラंक鉄道会社を合併して、カナディアン・ナショナル鉄道会社(Canadian National Railway Company)が設立された。この会社は政府が直接所有していたインター・コロニアル鉄道、ナショナル・トランスコンチネンタル鉄道およびプリンス・エドワード・アイランド鉄道の経営を委任され、グラン・トラंक・パシフィック鉄道会社およびカナディアン・ノーザン鉄道会社の全株式を所有することになった。またグラン・トラंक・ウェスタン鉄道会社およびセントラル・ヴァーモント鉄道会社の株式を所有し、これらの鉄道会社の路線はカナディアン・ナショナル鉄道の一部として経営されることになり、その後1949年にニューファンドランド国有鉄道を合併した。

カナディアン・ナショナル鉄道会社はその株式はすべて政府の所有に属するが、直接経営は政府から委任されつぎの機関により行われる。

理 事 会 委員は議長を含め8名とし政府により任命され、鉄道経営の管理を行う。

総 裁 理事会の議長を兼任し、理事会の管理のもとに鉄道業務の執行を監督する。

主要線路はハリファックス＝モントリオール間、ケベック＝モントリオール＝トロント＝シカゴ間、モントリオール＝ヴァール・ドール＝ノーランタ間、モントリオール＝オッターワ＝ウイニペグ＝エドモントン＝ヴァンクーヴァーおよびプリンス・ルパート間およびモントリオール＝ニュー・ロンドン間に通じている。カナディアン・ナショナル鉄道はアメリカ大陸における最大の大陸横断鉄道であるとともに、鉄道以外に航空輸送、汽船、ホテル、電信および通運事業を経営している。

1953 暦年度の営業成績は、

営業収入	696,622,451 ドル
営業費	659,049,086 "
営業係数	94.7%
貨物輸送トン数	86,523,327 t