

車 両	
蒸気機関車	1,076 両
ディーゼル電気機関車	764 "
貨 車	56,406 "
客 車	1,322 "
事業用車両	4,257 "
船 舶	8 隻

ジャスタ・ルートおよびコースト・ラインはカスケード山脈およびシェラネバダ山脈を縦走し、急勾配(こうばい)と急曲線に富み、多数のトンネルがある。最長のトンネルはオーヴァーランド・ルートのシェラネバダ山脈をこえる区間にある全長3,147.3m、単線のトンネルである。またカリフォルニア州にあるビット・リヴァー橋は上下2層の鉄道橋で、上層は国道、下層は複線鉄道となっている。ニューオーリンズの近くにおいてミシシッピ河にかけられているヒューアー・ロング・ブリッジは全長7,101 mの鉄橋である。グレート・ソルト・レークを横断するルーシン・カットオフは湖水中に建設された築堤と木材の構脚の上に線路が敷設されている。

この鉄道の沿線にはオレゴン州のクレター・レーク、カリフォルニア州のラッセン・ヴォルカニック、ヨセミテ、キングス・キャニオン、シクォイアおよびニュー・メキシコ州のカルスバッド等の多数の国立公園がある。

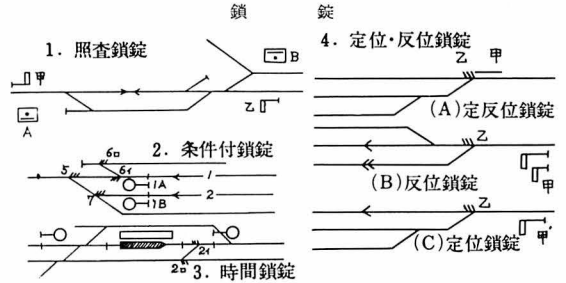
代表的旅客列車としては、ニューオーリンズ＝ロスアンゼルス間に流線形急行列車「サンセット・リミテッド」が運転されている。所要時間は42時間30分。

参考文献 Henry Sampson 編 World Railways 1954～55。Interstate Commerce Commission 編 Statistics of Railways in the United States, 1951。Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials and Year Book 1953～54。Frank P. Donovan Jr. 編 Railroads of America (1949)。(光延有三)

サージアブソバ (英) surge absorber 電力系統には落雷による以外にも種々の異常電圧が発生する。たとえば遮(しゃ)断器の開閉、がい子の閃(せん)絡などがその原因となる。これらの原因による異常電圧を内雷といい、これに対して落雷によるものを外雷という。サージアブソバは電力系統中の発電機や変圧器などの特定の機器を異常電圧から保護するため、これらの機器に近接して設けられる保護機器。その構造は小形のアレスターとコンデンサーを組合わせたものである。異常電圧が襲来するとサージアブソバは、これを大地へ放流してその波高値を制限し、波頭の急しゅん度を緩和して機器の絶縁破壊を防止する。サージアブソバは、主として内雷に対する保護を目的とする。→アレスター。(長岐靖隆)

さじょう 鎖錠 (英) lock 信号機、入換標識および転轍器等のてこ相互間で必要に応じて一方のてこを取扱ったとき、他方のてこを取扱い得ないようにおさえることを鎖錠という。この鎖錠を電気的に行うものを電気鎖錠といい、機械的に行うものを機械鎖錠という。鎖錠には定位鎖錠・反位鎖錠・定反位鎖錠・片鎖錠・照査鎖錠・条件付鎖錠・時間鎖錠・てこ査鎖錠・進路鎖錠・進路区分鎖錠・接近鎖錠・保留鎖錠・表示鎖錠および閉路鎖錠等がある。これらのうち定位鎖錠・反位鎖錠・定反位鎖錠および条件付鎖錠は機械的にも行えるが、他のものは一般に電気的鎖錠である。これら電気的鎖錠のおのおのを説明するつぎのとおりである。

片鎖錠 甲・乙のてこ相互間で甲のてこを反位にしたとき、乙のてこは定位または反位かのいずれか一方のみ鎖錠され、定位に鎖錠されるものは反位、反位に鎖錠されるものは定位で



はそれぞれ鎖錠されず、甲のてこは乙のてこが定位または反位のいずれのときでも鎖錠されない連鎖をいう。しかして定位に鎖錠されるものを定位片鎖錠といい、反位に鎖錠されるものを反位片鎖錠という。また片鎖錠のうちには転轍器に転轍器回路制御器を設け、その転轍器が正当の位置にあるときにかぎり関係信号機のてこを反位にすることができるとともに、転轍器の定位または反位が信号機の信号現示を制御するようにしたものも含める。

照査鎖錠 (check locking) てこ扱所を異にするてこ相互間につけた連鎖を照査鎖錠という。図の1のような配線の箇所でA扱所の甲でてこを反位にしたとき、A・B扱所間に何らの鎖錠なく、ただ打合わせだけで行うときは、まちがってB扱所で乙信号機を反位にするとも考えられるので、A・B扱所間に電気的關係をつけ、甲信号機に進行信号を現示したならば、乙信号機には進行信号が出ないようにするのである。照査鎖錠は信号てこ相互、転轍てこ相互間または信号てこと転轍てこ間で行う場合がある。

条件付鎖錠 (when locking) 甲・乙てこ相互間で甲のてこを反位にしたとき、乙のてこは他のてこのある条件が満足されたときのみ鎖錠され、その条件が満足されていないときは、鎖錠されない連鎖をいう。図の2のような配線の駅において、出発信号機1Aおよび1Bの取扱いはてこ1で共用されているため、転轍器5は反位のときでも定位のときでも、信号機のてこは反位にできる。信号機のてこ1で転轍器5は定位であっても反位であっても鎖錠されるが、転轍器5が定位のときにかぎり転轍器6は定位に鎖錠され、転轍器5が反位のときにかぎり転轍器7を定位に鎖錠する。これが条件付鎖錠である。

時間鎖錠 (time locking) 甲・乙のてこ相互間で鎖錠する甲のてこを定位に復して、解錠される状態になった乙のてこは、なお一定時分を経過するまで解錠されない連鎖をいう。図の3のような配線の駅で場内信号機3には進路鎖錠が施してはあるが、列車が図に示すような位置に来たときに場内信号機のてこは、定位に復することができるのでこの場合には、転轍器2のてこは解錠されて自由に取扱える。これでは進路が確保されないから、場内信号機のてこを定位に復してから、ある時分間転轍器2のてこを取扱えないようにすることがある。このような鎖錠を時間鎖錠という。

徹査鎖錠 (detector locking) 転轍器を含むある区間の軌条の両端を絶縁して軌道回路を作り、この軌道回路内に列車または車両があるときには、列車によってその転轍器を転換できないように鎖錠することを徹査鎖錠という。

進路鎖錠 (route locking) 列車が信号機の進行を指示する信号現示または入換標識の線路が開通している表示により、その進路(線路を含む)に進入したとき関係転轍器を含む軌道回路を通過し終るまで、列車または車両によってその転轍器を転換できないように鎖錠することを進路鎖錠という。列車が場内信