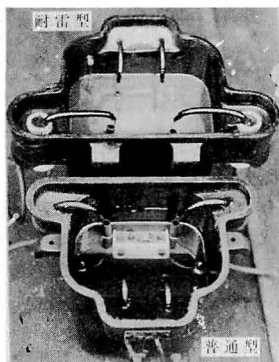


して、低圧側片線をアースしなければならないが、電気信号保安装置ではこのようにすると障害の原因となることがあるので、1次線輪と2次線輪の間に隔離した銅板を設け、これを外箱とも接地しておく。

雷害の多い地方では線条変圧器も雷害を受けることがはなはだ多い。この被害を軽減するために耐雷型の線条変圧器がある。(図-2) 雷害の場合の配電線に誘起される雷電圧は50,000V以下が93%、30,000Vが90%であるからこれに耐え得るように、普通型よりも導体と他の金属部分との間隙を広くし、套管も大きく、したがって外箱も大きくなっている。

このために耐雷型のもは仕様書で衝撃電圧試験をつぎのように定めてある。

1次線輪と2次線輪、鉄心および外箱間に波形1.5~40マイクロセコンド、最高値50,000Vの衝撃電圧を各3回加圧しても、各部に内絡を呈しないものでなければならない。(西沢 毅)

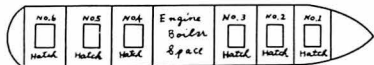


2. 耐雷型変圧器

**せんせきせん 仙石線** 東北本線仙台駅から塩釜市に出て松島湾に沿って走り、石巻線石巻駅に至る50.5kmの線。陸前山下・石巻港間4.9kmの枝線を含み総営業キロ55.4km、東北線に属し線路等級は丙線である。

大正14・6 仙台・西塩釜間、昭和3・11 西塩釜・蛇田間と宮城電気鉄道株式会社によって開通、昭和14・11 全線開通した。その後昭和19・5 政府に買収され、仙台・石巻間、陸前山下・釜間を仙石線と呼ぶこととなり、さらに釜・石巻港間が、昭和28・7 建設された。線名は両端地仙台と石巻の頭文字をとった。(森 徳寿)

**せんそう 船艙** (英)hold 貨物積入れ場所が船艙(hold hall)であって、その出入口を艙口(hatch, hatch way)という。貨物船は油槽(そう)船(tanker)のように機関が船尾にある船以外は、普通機関室が船体の中央にある。機関室から前にある船艙をおも



の船艙といい、後のものをとも

のハッチという。またおもてから1番艙、2番艙というように船艙には番号をつけている。たとえば船艙が6つあれば、1~3はおもての船艙であり、4~6はとも

の船艙である(図)。艙口は貨物の出入口として上甲板に大きく開いていて、ハッチ・コーミング(hatch coaming)という厚い鋼板の1~2ftの高さの枠(わく)からできている。このコーミングは左右の幅より前後の方が長い長方形をして、コーミングの縁は半円形型の厚みをもっている。

貨物積載後は艙口は1枚または2枚の板を継ぎ合わせて作られた艙口蓋(ハッチ・ボード hatch board)を敷きつめ、その上を防水帆布で作られた艙口覆(ターポリン・tarpaulin)で被覆する。

船艙内には貨物の汗濡を防ぐための通風装置がある。その通風方法は通風筒のように自然通風によるものと、モーター・ファン(motor fan)のような機械通風装置によるものがある。また自動火災報知機・消火装置等も設備されている。

最近優秀貨物船においては、艙内貨物積載量を増すために、積付けの障害となる支柱の数を必要最少限度にまで減少し、中

甲板の高さも9~11ftとし、容積貨物積取に便ならしめるようになってきた。→連絡船の車両積載設備。

参考文献 運輸省編 荷役作業(1)。(今留光国)

**せんぞくかしゅ 専属貨車** 特殊の構造を有する貨車または特殊の地域に限って運用することが適当な貨車は、必要に応じて、特定の鉄道管理局に専属させて運用しているが、この貨車を専属貨車という。専属貨車は、専用貨車とともに貨車の共通運用に対する例外をなすものである。専属貨車のうち特殊構造の貨車は、普通貨車では輸送できないか、または特殊の物資の輸送を対象として製作された特別の設備を有する貨車であって、特殊機能を発揮するようにできているものである。また特殊の地域に運用を限定している貨車とは、主として車輪の関係または車両製作材料もしくは構造の関係で、運転上の立場から他の地域に移動しないようにその運用を限定しているものである。

専属貨車は常備駅または運用方を定め、車体両側に専属局名および常備駅名を標記して、一般共通貨車と区別している。

つぎのような貨車は専属貨車となっているものが多い。

鉄製有かい車、豚積車、家きん車、活魚車、陶器車、タンク車、水運車、ホッパ車、石炭車、長物車、有かい緩急車。

なお雪かき車、検査車、車掌車その他の事業用貨車についても形式上専属貨車としている。(平井隆三・永井卯三郎)

**せんそくわたし 船側渡** (英)alongside delivery 船運送貨物の受渡の方式。船主側と荷主側との海上運送貨物の受渡が何処で行われるかによって、両当事者の責任の分岐点が決まるので、貨物の荷渡場所は重要な問題とされる。一般に荷渡は船側渡・船内渡・倉渡に分けられる。

船側渡とは本船船側において貨物が引渡される方法で、最も標準的・原則的のものである。しかし揚荷がスリング(sling)に引懸けられ、ウインチ(winch)で巻き上げられ、はしけあるいは棧橋(さんばし)に向って移動を開始し、本船舷(げん)側を完全に替ったときを船主の引渡意思と荷受人の受取意思とが合致したときとみる説と、さらに貨物がはしけまたは棧橋に積卸され、貨物がスリングから離れたときとする説とがある。もちろん前説においても上記の一連の荷役用具に何ら故障がなかったか、あるいは取扱人に過失がなかったか等によって、責任の帰属が決定するものであることはいうまでもない。

船側渡しをなすか否かは、本船積付上の関係や、本船出帆の時期等の条件により船主(船長)側にその選択権がある。

船側渡の場合船長の責任は、貨物が本船船側を離れるときまでとされるのが原則であるから、船内人夫賃は船主の負担とされるが、運送契約・慣習等によって必ずしもそのとおりでなく区々である。

参考文献 村上孝一・須賀一正著 海運の実務。(今留光国)

**せんだいしえいきどう 仙台市営軌道**

1 事業者の概要

名称 仙台市、所在地 宮城県仙台市北二番丁、資本金 39,444

項 目	年 度		
	昭 和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	33,100	31,868	33,026
人 キ ロ (千)	—	76,483	80,617
旅客収入(千円)	256,047	294,471	303,241
運輸雑収(〃)	933	1,187	3,719
収入合計(〃)	256,931	295,657	306,960
営業費(〃)	238,318	248,098	262,565
営業利益(〃)	18,663	47,559	44,395
営業係数(%)	92	84	87