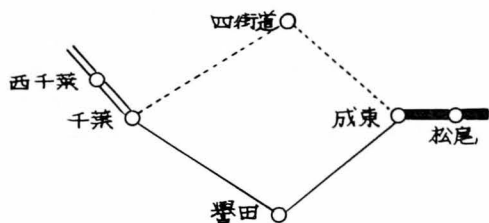
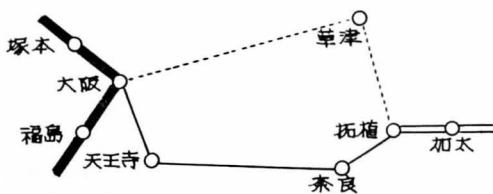


る復線区間以遠の駅と、実線による太線区間以遠の駅もしくは◎印駅相互間)を、普通乗車券によって旅行する場合は、その所持する乗車券の券面に表示された経路にかかわらず、各号の末尾に記載したかっこ内の区間または経路の、いずれか一方を選択して乗車船することができる。

- (1) 千葉以遠(西千葉方面)の各駅と、成東以遠(松尾方面)の各駅との相互間(四街道経由、誉田経由)



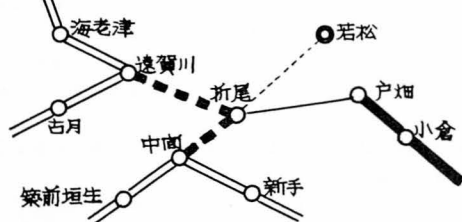
- (2) 柘植以遠(加太方面)の各駅と、大阪以遠(塚本または福島方面)の各駅との相互間(草津線および東海道本線経由、関西本線および城東線経由)



- (3) 石見益田以遠(石見津田方面)の各駅と、幡生以遠(下関方面)の各駅との相互間(山陰本線経由、山口線および山陽本線経由)



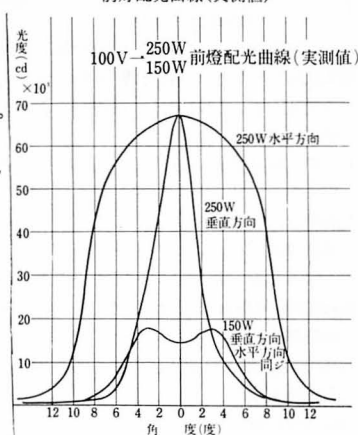
- (4) 遠賀川以遠(海老津または古月方面)または中間以遠(筑前垣生または新手方面)の各駅と、若松または戸畑以遠(小倉方面)の各駅との相互間(折尾若松間、折尾戸畑間)



(平林喜三造)

せんてんあつ 線電圧 (英)line voltage 架線電圧のことで、電気車の運転室には線電圧計が設備してある。電気車の機器は正規の架線電圧1,500Vから一割の電圧降下を見込んで、1,350Vで定格が定められているが、悪条件が重なると架線電圧はそれよりさらに降下することがある。このような場合定時運転を確保するために電気機関士、電車運転士等は線電圧をみながら適当にノッチを加減しなければならない。(塚越義寿)

ぜんとう 前灯 (英)head light 列車の前面標識となり、かつその進路を照らす灯具で、屋根上または車体前面に1個あるいは2個取付けられている。光の到達距離をますために反射鏡をほうり物面にし、電球のフィラメントをその焦点において、その主光線は平行になるようにしている。国鉄では、100Wの電球を用いて来たが、近時150Wの電球を使用しているものが増え、一部には250Wのものも試験的に使用されるようになってきた。



図は最新設計された国鉄の250W前灯と、従来の150W前灯の配光曲線である。

このように新しいものでは光軸中心光度も高く(従来の約4倍)、またある程度左右方向にも光がひろがるように、フィラメントを水平方向に横長のものに、する等の考慮が払われている。(沢野周一)

せんないしょくどう 船内食堂 鉄道連絡船内の旅客に、食事その他の飲食品を提供する目的で設けられた食堂。

古くは国鉄の直営となっていたが、終戦後一般部外の営業者にこれを経営させることとなり、現在では構内営業中の1業種として営業承認を行っている。この種の営業は現在では、青森函館間航路運航の鉄道連絡船内だけで経営され、他の航路における鉄道連絡船内においてはこの施設がない。(織田道明)

せんないそうごは 線内相互発着 建設線経済調査において、輸送量の輸送区分を示した語。1つの路線の線内に発着する客貨のうち、線外行ならびに線外より到着のものを除いたものである。→線外行。(三ツ松 進)

せんないにやく 船内荷役 荷主または船舶運航事業者からの請負にもとづき、港湾において船舶への貨物の積込または船舶からの貨物の取卸を行う行為。この行為を行う事業を船内荷役事業、その業者を普通ステバドアー(stevedore)という。船内荷役事業は港湾運送事業の1つとされ、港湾運送の産業経済上に占める重要な地位にかんがみ、港湾運送事業法に規制される。船内荷役作業は通常船舶に備付の揚貨機(winch)その他の荷役要具によって行われ、直接作業に従事する者は港の習慣・ステバドアー組織の大小により若干趣を異にするが、だいたいの体系はつぎのとおりである。

1 フォアマン(大頭, foreman)

ステバドアー側の本船全般の荷役の最高の責任を採り、本船側の最高責任者一等航海士(chief officer)に属している。荷役に対する経験も深く、また部下に対しても信頼と力をもつ。

2 デッキマン(小頭, deck man)

各船舶(そう)ごとの指揮者である。貨物積卸を指揮合図する場合のほか、また直接船内において積付を部下仲仕に指令する場合もある。

3 ウインチマン(winch man)

デッキマンについて有経験者である。だいたいのステバドアーの常用が多い。デッキマンの合図により直接ウインチを操作す