

槽に、ソーダその他の洗剤を入れて蒸気その他の方法で加熱・攪拌(かくはん)するようになっている。

この装置は、つぎのような点に留意して製作される。すなわち ① 洗じょう効果が薬剤の温度と濃度に著しく影響されるので、保温のため適当なこいまたはふたを設ける。また洗じょう物を入れることにより液温の降下を生じないように、十分な熱容量をもたせる ② 蒸発による洗剤の濃縮、または加熱蒸気の凝結水が混入することによる稀釈等に対して適当な措置をする。すなわち蒸気を吹込むものにあつては、適宜空気と切換えたり、注水したりできるように配管する ③ 洗じょう槽の底部には汚泥(おでい)が多量にたまるが、これが掃除のためにそのつど洗剤を捨てることは不経済であるので、皿状の泥溜(どろだめ)を底部に置くようにする等の考慮が必要である。またソーダ蒸気は一般に有害であるので、換気用吹抜けをもったものもある。

洗剤としては古くからソーダ液が用いられているが、後で行われる水洗によってさびを生じたり、残留するソーダが手足被服を侵すことのないよう、最近では洗じょう力の高い別の洗剤を用いるようになっている。(山本 稷)

**ぞっこうんてん 続行運転** 軌道法による軌道の単線運転において、一保安区間に2以上の車両を、同一方向につづけて運転することを続行運転といい、通票式の場合と指導法の場合とがある。

1 通票式の場合 同一の保安区間において、同一の方向に2以上の車両をつづけて運転する場合であつて、最後の車両が通票を携帯し、これ以外の車両は続行票を掲出するときにかぎり行われる。続行票は車両の前面に掲出し、昼間は赤色緑の黄色円板、夜間は黄色灯を使用する。

続行票掲出車両の取扱はつぎのとおりである。

- (1) 続行票の掲出は運輸長の指定した者が、当該区間の通票を確認したのち行うものとする。
- (2) 先行車両につづいて出発するときは、先行車両との距離を100m以上隔てなければならない。
- (3) 続行票を掲出した車両が行進停留場を出発するときは、運転しようとする保安区間の通票を確認したのちでなければならない。

2 指導法の場合

同一の保安区間において2以上の車両を同一方向につづけて運転する場合であつて、最後の車両に指導者が同乗し、これ以外の車両は当該指導者から直接渡された指導券を携帯するときにかぎり行われるものである。

指導券はつぎのとおり定められている。

- (1) 指導券にはこれに使用する区間・使用の年月日およびこれを携帯する車両番号を記載しなければならない。
- (2) 指導券は1回にかぎり、これに車両番号を記載した車両について使用することができる。→軌道運転規則。軌道の運転保安。(高野唯治)

**そていしがき 袖石垣** 翼壁と同意語。わが国では在来石積が多いので、この語が残っている。(尾崎 寿)

**そとがわレール 外側レール** (英)outer rail 曲線軌道の中心に遠い側のレール、単に外軌ともいう。

曲線はその半径の大小、または通過車両の速度等によって、カントが必要とされる。カントは内側レールを基準として、外側レールを高くして設けられるのである。また外側レールは、車両の遠心力、あるいは固定軸の関係で摩擦が多く、一般に寿命が短い。(伊地知堅一)

**そらちせん 空知線** 国鉄自動車石狩線月形市街駅(北海道樺戸郡月形村)を起点とし函館本線の岩見沢駅を経て北村駅(石狩国空知郡北村)を終点とする国鉄自動車路線で、これを所管する滝川自動車営業所を空知郡滝川町に、また岩見沢支所を岩見沢市に設置している。

1 区間およびキロ程

|           |       |
|-----------|-------|
| 月形市街・北村   | 41 km |
| 新中小屋・岡山橋  | 14    |
| 東大願・岩見沢   | 9     |
| 緑校前・青木神社前 | 4     |
| 緑校前・青木入口  | 10    |
| 上幌向・栗沢    | 9     |
| 峰延・三笠     | 7     |

2 沿革

|            |             |
|------------|-------------|
| 月形市街・岩見沢   | 昭23・11・3 開業 |
| 岩見沢・北村     | 昭26・9・25    |
| 新中小屋・岡山橋   | 昭27・4・10    |
| 上幌向・栗沢     | 昭30・5・20    |
| 峰延・三笠      | 昭30・6・1     |
| 青木神社前・青木入口 | 昭32・7・1     |

3 営業範囲

旅客・手小荷物の運輸営業を行っている。

4 鉄道との接続駅

峰延・岩見沢・上幌向・三笠

5 使命

空知地区および岩見沢地帯の産業開拓促進と、札沼線石狩月形方面と岩見沢方面との短絡を使命とする。

冬期は積雪のため岩見沢附近の一部路線は、例年12月から4月上旬～5月中運転を休止する。(福田幸市)

**ソレんのでつどう ソ連の鉄道**

1 沿革

元来ソ連の鉄道は1917年のソヴェト政権になってから、内容的に急速な発達をみたのであるが、それ以前すでに帝政ロシアの鉄道として80年近い歴史をもっていた。すなわちロシアに最初の鉄道が建設されたのは1837・10、ペテルブルグ＝アムスコー・セロ間(26km)の鉄道であつて、フランスにおくれること6年、ドイツにおくれることわずか2年であるが、その後20年間の建設テンポはきわめて緩慢で、両首都を結ぶペテルブルグ＝モスクワ間(644km)が開通したのは17年後の1851年であつた。しかるに19世紀後半はいわゆる世界的な鉄道建設のブーム時代で、ロシアの鉄道建設もこの例にもれず、だいたい1860年代から日露戦争のころまでに、この国の主要鉄道網の大部分が完成されたとみることができる。

帝政ロシアの鉄道網伸長の跡をみればつぎのとおりである。

|        |          |
|--------|----------|
| 1860年末 | 1,500 km |
| 1865   | 3,800    |
| 1875   | 19,000   |
| 1892   | 31,200   |
| 1900   | 53,000   |
| 1904   | 59,500   |
| 1913   | 70,500   |

