

この装置(写真-5・6)は、静電塗装器(スプレースタンド2基)、ダース(水洗式)、赤外線乾燥炉(容量27KW、炉の長さ12m)と、それに搬送用として用いるトローリーコンベヤ(フリーカーブ式、速度0.3~1.2m/min、駆動馬力0.75KW)からなる。弁をコンベヤにつり下げて塗装室へ運ぶ。この場合、2個の塗装器を同時に使用して、特に両器のスプレー角度を替えるため、高さを100mm以上違わせ、同時に弁を自転させて塗装効果の向上をはかっている。塗装された弁は、コンベヤにより乾燥炉へ送られる。炉内では表面温度を約60°C以内にとどめ、弁内部への影響を考慮する。なお、炉内通過の標準時間は約20分である。(白石岱治)

くうてんけんちそうち 空転検知装置 機関車は空転するとけん引力が減退し、場合によっては、こう配途中に停車してしまうことがある。また、ひどい空転により、レールを損傷することすらある。

空転をいち早く乗務員に知らせたり、あるいは空転を自動的に抑制するような装置の施された機関車がある。

一例として、電気機関車で、各軸に回転数に応じて発生電圧が増加するような、小さな発電機を取り付け、各軸の発生電圧を比較するような電気回路で、もし1軸でも空転すると発生電圧のバランスがくずれ、継電器を動作させる。これにより、運転室の表示ランプを点燈させ、一方、空転した軸の電動機、界磁コイル、または電機子に流れる電流を制限するなどして、けん引力を弱め、空転の停止を促す。

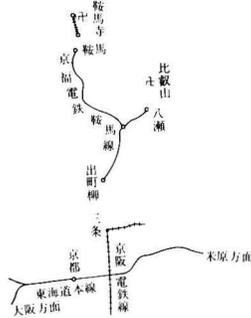
最近の機関車には、多少機構の相違はあるが、ほとんどの形式に設備されている。(大河原 昌二)

くらまじ 鞍馬寺(鉄道)

1 事業者の概要

名称 鞍馬寺(宗教法人)、所在地 京都市左京区鞍馬東町。おもな事業 地方鉄道(鋼索式)、鉄道従業員7人、保有車両鋼索客車1。

沿革 昭和28・1・26 法人設立。当寺は歴史的にも有名であるが、鞍馬弘教の総本山で、都心から20分の近距離にあり、全国に多数の信者を有し、信仰の聖地、風光明媚の観光地として名がある。しかし参道がつづらおりの急坂で、参拝者が困難しているため、昭和33年の開創1200年を記念して鋼索鉄道を敷設した。昭和31・5・7 免許。



2 地方鉄道線

山門から多宝塔に至る延長0.2km、単線、動力電気、軌間0.762m、鋼索式、昭和32・1・1 開業。開通当初は大人片道30円の運賃であったが、利用者が信者であるため、寺の収入により運営されればよいとの理由で、昭和35・5・15から無償とした。

無償の地方鉄道は全国でもまれである。客車は20人乗り1両で、一方にはカウンターウェイトをつけ運転する。

3 沿線の観光地

鞍馬寺と貴船を結ぶ沿北一帯。

4 運輸概況

無償のため利用旅客数が比較的多いので注目される。

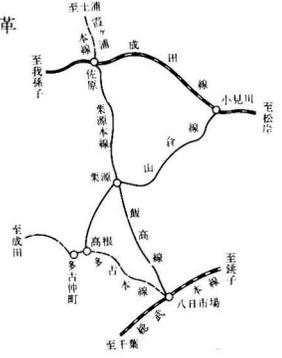
| 項目 | 昭和36 | 37 | 38 |
|------------|------|-----|-----|
| 旅客輸送人員(千人) | 151 | 148 | 125 |
| 人キロ(千) | 32 | 30 | 27 |

(木川 卓)

くりもとせん 栗源線 千葉県佐原市と同県八日市場市・同県香取郡多古町および同郡小見川町を結ぶ国鉄自動車路線であって、所管する八日市場自動車営業所は八日市場市に、佐原派出所は佐原市にある。

1 区間・キロ程および沿革

| 栗源線 | 高根～佐原 | 20.5km | |
|-------------|-------|--------|----------|
| 昭22・3・31 開業 | | | |
| 牧野～佐賀 | 1.9 | | |
| 昭40・2・10 | | | |
| 飯高線 | | | |
| 栗源～八日市場 | 13.4 | | |
| 昭30・3・25 | | | |
| 山倉線 | | | |
| 栗源～山倉 | 3.8 | | |
| 昭23・12・16 | | | |
| 山倉～小見川 | 12.1 | | 昭27・9・20 |
| 御所台～本五辻 | 7.2 | | 昭40・2・10 |



栗源・小見川間は昭和37・10・15、多古線から分離した。

2 営業範囲

旅客・手小荷物・貨物および団体貸切の取扱いをしている。

3 使命

総武本線八日市場駅と成田線佐原・小見川駅を結ぶ短絡路線としての使命を有している。

4 特長

栗源線は、多古線・山武線とともに、総武本線と成田線に囲まれた多古町を中心として、鉄道線の8駅を結んでいる。沿線には山倉大神の社がある。(熊沢 勇)

クロフォード、ジョセフ・ユー (Crowford, Joseph U.) 米国人、北海道開拓使鉄道建設兼土木顧問。明治11年(1878) 幌内炭鉄道建設のため開拓使の招へいに応じて来日、到着直後、敵寒のため鉄道建設事業の着手が困難であったため函館水道改良工事の調査を委託された。調査完了後、札幌に至り黒田開拓長官から改めて鉄道工事顧問を命ぜられた。同12年幌内炭山・幌向太間および幌向太・江別間の線路を踏査し、22.7マイルに対し44万円余の建築費見積書を提出したが、その後さらに調査を重ね、江別から小樽・手宮に延長することが有利である旨を建言した。当時、一方に石狩川河港を改良し、幌向太からの水運を利用するのが有利であるとの意見があり、蘭人技師ファンゲンドにより、その計画、調査が着々進められていたので、開拓使内で札幌鉄道論と石狩築港論との対立を生じたが、協議の結果、クロフォードの計画を採用し、小樽・手宮まで延長敷設することに決定した。明治13年クロフォードは松本荘一郎を副長に、高橋宗吉、小野琢磨、佐藤勇等を助手として工事に着手した。まもなくクロフォードは機関車その他資材購入と土木助手雇入れのため、米国へ派遣され、ブラウン(土木師補)、ハロウェー、レーノルド、ホイラン、スチーブン、ランドの運転、車両組立て、橋りょう等の6名の助手を帯同して帰任、直ちに手宮海岸の埋立て、トンネルの掘き、レールの敷設にかかり、わずか5箇月で手宮・札幌間22マイルの工事を完成した。開通にはハロウェーが運転し、村上彰一が車掌をつとめ