

電動機の過負荷および故障に対する保護装置、(10) 足ふみボタンおよび非常用ボタン等がある(図-2)。(1)の支索伸縮による保安装置は普通緊張所にあり、おもりがある程度以上下った場合に継電器が動作して原動機の運転を停止する。(2)の搬器位置表示器は運転台にあり、搬器の位置を表示している。自動循環式のものは無い。(3)の風速計は配電盤にあり、風速がある程度以上になったら運転を停止する。(4)の速度計は運転速度を計り、運転をスムーズに行う。(5)のAは(1)と同様でえい索に異常張力が掛ったときに自動的に運転を停止する。Iは予備原動機、普通はガソリンエンジンが設備してあり、普通 $\frac{1}{3}$ 程度の容量のものである。Uは手動制動機とスラスタが使用されている。非常制動機が動作すると電源を切り運転を停止する。(6)は秒速2.5 m 以上運転速度で運転する交走式索道で停留所入口より30 m 以上離れたところに設備し停留場への進入速度を2.5 m 以下に減速させる装置である。(7)は搬器が停車位置をこえて停留場へ進入した場合に、自動的に電動機の電源を切り非常制動機を働かす装置である。(8)は搬器の速度が20%以上になったとき自動的に非常制動機を動作させる。(9)は過電流継電器が設備されている。過負荷継電器が動くとき非常制動機が動作する。(10)は運転台の下にあり、運転手が応急停止を必要とした場合にふむボタンである。これをふむとき非常制動機が働く。非常押ボタンは運転台および停留所の監視所にあり、係員が必要と認めた場合に押すと非常制動機が働く。

5 索道の運転 運転速度は交走式索道にあつては1分間216mをこえることができないし、自動循環式索道にあつては、毎分120mをこえてはならない(索道規則第43条)。

貨物索道には、沿線の保安装置と両端の停留所間に連絡用電話設備があり、起動所には過電流継電器、手動用制動機等が設

備してあるほか、搬器には特別に保安装置はない。(服部英夫)

さくらいせん 桜井線 関西本線奈良駅から南進して桜井に至り、さらに西に進んで和歌山線高田駅に至る29.4kmの線。関西線に属し線路等級は丙線である。明治31・5奈良・高田間奈良鉄道株式会社によって開通、その後関西鉄道株式会社に合併され、明治40・10鉄道国有法によって国鉄に移管、桜井線と呼ぶこととなったものである。(森 梯寿)

ささぐりせん 篠栗線 鹿児島本線吉塚駅から分岐し篠栗駅に至る10.3kmの線。明治37・6吉塚と篠栗を結ぶ鉄道として九州鉄道株式会社によって開通したが、明治40・7鉄道国有法により国鉄に移管、篠栗線と呼ぶこととなった。(森 梯寿)

ささやません 篠山線 福知山線篠山口駅から東方にある福住駅に至る17.6kmの線。東海道線に属しているが、福知山線の支線のような形態となっており、線路等級は丙線である。昭和19・3篠山口と山陰本線園部を結ぶ鉄道として篠山口、福住間を建設、篠山町にちなんで篠山線と命名したものである。この線の開業によって篠山鉄道株式会社線(篠山・篠山町間4.9km)は営業を廃止した。(森 梯寿)

サザン鉄道 (米) Southern Railway Company

1級鉄道、営業キロ10,153km。本社所在地 Richmond, Virginia, U.S.A. リッチモンド・ダンヴィル鉄道会社およびイースト・テネシー・ヴァージニア・アンド・ジョージア鉄道会社を合併して1894年に設立された会社である。

リッチモンド・ダンヴィル鉄道会社は1847年に設立され、1856年にヴァージニア州リッチモンド=ダンヴィル間227kmの営業を開始した。線路は新線建設、買取および賃借によって増加し、1888年にはすでにジョージア、アラバマ、サウスカロライナおよびミシシッピの諸州に延びていた。

3. 搬器の停止装置

