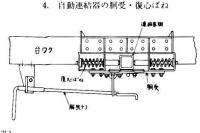
していないもの(貨車用)とがある(\*緩衝装置)。

小形自動連結器 この連結器の輸郭はシャロン式とし、錠・ 錠揚・ナックル開き等を柴田式の約 $\frac{3}{4}$ 大のものとして、普通の 自動連結器より小形にしたものである。現在連結両数の少ない ディーゼル動車の連結器として使用されている。

胴受・復心ば

ね 胴受は台わ くに取付けられ ていて連結器胴 をささえ, 復心 ばねは連結器頭 がいつも車体中 心にあるように 作用している (図-4)。(林 正造)



じどうれんどうそうち 自動連動装置 (英)automatic interlocking \*継電連動装置の一種で,信号機・転轍(てんてつ)器 等の操作を列車自体によって自動的に行わせ、人力を介しない 装置。

この装置は継電連動装置における制御盤の機能、すなわち進 路選別の指示を列車の移動状態によって自動的に行わせるもの で,列車の接近・進入進出の状態,到着線に車両の有無または 停留時分等が要素となる。

一般に単純な反復操作を自動的に行わせるものが多く、電車 の終端停車場のような場所に設備される。そうして時間をかぎ って、または臨時の用途で手動扱ができるようにするため、制 御盤を置き手動切替装置をつけるのが普通である。

またこの選別を、蓄積押ボタンと列車の移動状態とにより半 自動式に行うものがある。(尾松広一)

シート・ロープうんようけいかく シート・ロープ運用計 画 貨車用シート・ロープの地域別配置および使用目標を決定 する計画。具体的にはときおりの現在数精密調査を基礎とし、 これに月々の新製受入数と戾入数とを加減して保有数を推定し, 最近の運用効率にもとづいて使用数・停泊数を各管区別に配分 するとともに、 行先別使用数および到着数を考慮して回送・回 入の計画をたてるのである。現在の運用では、発送整備数(回 送途中のもの,発送整備に使用されているもの)の報告をとっ ていないので、行先別使用数と行先別回送数によって需給の調 節を計画している。

貨車の運用計画と同様に月間計画とし、毎月シート・ロープ の回送, 回入希望事項を調査し, 支社と協議の上策定している。 本社においては支社別に, 支社においては鉄道管理局別に, 鉄 道管理局は管内全般について計画をする。この計画にもとづい て毎日の定時通話指令で輸送情勢、これらシート・ロープの過 不足状況に応ずるように補正していくのである。

シート・ロープは、貨車の集配と密接不可分の関係にあるも ので、せっかく貨車の準備ができてもシート・ロープの配置が 伴なわなければ、貨物の積込ができないことになるので、貨車 計画と同様地域別の配置およびその使用目標を決める運用計画 を必要とするのである。──貨車用シート。貨車用ロープ。 (宮地実雄)

しののいせん 篠ノ井線 中央本線塩尻駅から松本をとおり信 越本線篠ノ井駅に至る 67.9 km の線。中央線に属し線路等級は 乙線である。

1 明治 33・11 篠ノ井町と塩尻市を結ぶ鉄道として篠ノ井・西条 間が建設され、篠ノ井線と命名、つづいて明治35・6塩尻まで開 通した。

この線は信越本線と中央本線とを結び、また松本から大糸線 を分岐しており、新宿・長野間、長野・名古屋間等の長距離列 車も運行されている。

線内は隧道(ずいどう)や勾配(こうばい)が多く、姨捨駅の如 きスイッチバックステーションもある。

沿線には田毎の月, 姨捨山等の名所がある。(森 悌寿)

しはつえき 始発駅 始発駅には東京駅や上野駅のように線の 終端にあって、各列車を仕立てて出発させる駅をいう場合と、 列車をもととして, 何々列車の始発駅は何駅であるという場合 がある。(内田富彦)

しぶしせん 志布志線 日豊本線西都城駅から出て南進して有 明湾に面する志布志駅に至り、そこから東に折れて福島に達し, さらに東北に進んで日向灘(ひゅうがなだ)に面する日南を経て、 その北方にある北郷に至る 95.1 km の線。ほかに油津・元油津 間の貨物支線 1.0 km を含む。日豊線に属する丙線 (内志布志・ 北郷間は簡易線)である。

大正12・1 都城・志布志・油津・宮崎間を結ぶ鉄道として,西 都城・末吉間開通, 志布志線と呼称, 大正13・3 末吉・大隅松山 間,昭和10・4 大隅松山・榎原間と開通し,昭和16・10 北郷まで 開通したものである。また油津・元油津間は水陸連絡貨物輸送 のため建設された。(森 悌寿)

しふん 試焚 機関車燃料として供給された石炭または練炭が, 果たして使用できうるかどうかまたその良否・使用方法等を判 定し, あわせてその使用価値を表示する換算率の基礎資料とす るために行う焚火燃焼試験をいう。試焚には運転試焚と停止試 焚があり, 運転試焚とは機関車の運転状態で行う試焚で, 本線 路試焚と定置試焚(プラント・テスト)に分けられ、運転用炭を 対象に実施するもので、停止試焚は機関車を停止状態にして行 う試焚で, 点火・保火・雑用炭を対象に実施するものである。 試焚試験はその方法が規定されており、この消費成績はつぎの ようにして算出される。

試焚率= 消費率+蒸発率

試焚標準炭の換算車両 100 km 当り 消費率= 石炭使用量(実数) kg

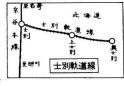
その石炭の換算車両100km 当り 石炭使用量(実数)kg

その石炭の1kg 当りの蒸発量 試焚標準炭 1kg 当りの蒸発量 (野村正義)

## しべつきどう 士別軌道

## 1 事業者の概要

名称 士别軌道株式会社,本社 北海道士别市西二条,资本 金300万円,おもな事業 軌道業 のほか一般乗合旅客自動車運送事 業路線 72 km, ならびに一般貨物 および特定貨物自動車運送事業。 軌道従業員 47 人, 保有車両 蒸 気機関車4,内燃機関車1,客車4, 貨車 171 両。



沿革 大正 8・8 資本金 20 万円 をもって土別軌道株式会社を 設立し、同9・6営業開始して現在に至る。

## 2 軌道線

開業線 士別・奥士別間 21.4km の単線で旅客および貨物 運輸の軌道である。士別・上士別間 11.9 km は大正 8·4·7 特許, 同 9·6·1 運輸開始した。その後上士別・奥士別間 9.5 km の特許 を受け、大正 14・6・6 開業した。動力は蒸気・内燃, 軌間は 0.762