

け、同 41・4 大日本軌道株式会社福島支社として開業した。大正 6 年信達軌道株式会社を設立しこの事業を継承、同 15・4 全線を電化するとともに昭和 2・9 飯坂電車株式会社（福島・飯坂温泉間）を合併、同 20・3 福島・飯坂温泉間軌道を地方鉄道に変更して現在に至る。

2 地方鉄道線

東北本線福島駅に連絡し、福島から飯坂温泉に至る延長 9.3km の単線、動力は電気、軌間は 1.067m で旅客・貨物運輸の鉄道。大正

9・8・12 軌道特許（昭和 20・

3・1 軌道を地方鉄道に変更許可）を受け、同 13・4・13 福島・花水坂間を運輸開始、同年 5・22 飯坂温泉に延長開業した。

3 軌道線（前頁表）

4 沿線の観光地 飯坂温泉（飯坂温泉駅、軌道線湯野町駅）。

5 運輸概況（鉄道）

年 度	昭 和 28	29	30
項 目			
旅客輸送人員(千人)	3,347	3,394	3,191
人 キ ロ (千)	22,583	23,000	18,910
貨物輸送トン数(千t)	5	2	6
ト ン キ ロ (千)	14	7	15
旅客収入(千円)	47,335	52,981	52,882
貨物収入(〃)	594	240	479
運輸雑収(〃)	316	1,005	420
収入合計(〃)	48,244	54,226	53,781
営業費(〃)	43,850	45,091	50,062
営業利益(〃)	4,394	9,135	3,719
営業係数(%)	90	83	93

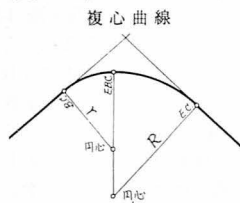
（軌 道）

年 度	昭 和 28	29	30
項 目			
旅客輸送人員(千人)	4,159	4,226	3,859
人 キ ロ (千)		34,653	31,753
貨物輸送トン数(千t)	19	19	19
ト ン キ ロ (千)		200	196
旅客収入(千円)	64,744	70,862	69,391
貨物収入(〃)	5,336	4,688	4,974
運輸雑収(〃)	956	422	282
収入合計(〃)	71,036	75,973	74,647
営業費(〃)	82,523	93,958	90,731
営業利益(〃)	△ 11,487	△ 17,985	△ 16,084
営業係数(%)	116	123	122

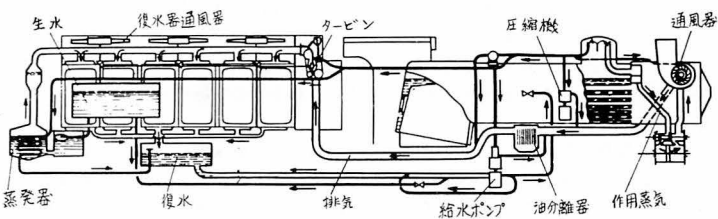
（石川 貢）

ふくしんきょくせん 複心曲線 (英) compound curve (独)

zusammengesetzter Bogen 鉄道線路の隣接直線間には通常 1 種類の半径の曲線をそう入するが、これでは家屋にかかったり、道路・川・溝その他地形により、多大の工事費を要するような場合は、直線間に半径の異なる 2 種類以上の



復水機関車

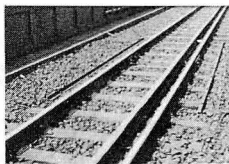


同方向の曲線を接続して使い、両曲線の間に、直線を入れないことがある。この連続した同方向曲線を総称して複心曲線、複合曲線、またはコンバウンドカーブという。

曲線部では半径に応じて軌間を上げたり（スラック）、外側軌条面を内側軌条面より高めたり（カント）しているが、複心曲線における両曲線間のスラック、カントの差は半径の大きな曲線側でこれを通減することとし、両曲線の間に緩和曲線を設けていない。（川崎敏視）

ふくしんぼうしけいざい 匍進防止繫材 レールの匍進を防止

するためには、ふつうアンチクリーパーを使用するが、さらにこれと併用して、枕木の移動を防止するために施設する木の角材・L 形鋼・平鋼等の繫材。所要箇所の枕木数本を結びつけるものである。



このような枕木移動防止装置とし

ては、他に杭打式・方杖式がある。

杭打式は一般に古枕木製の杭を、敷設枕木の両側または軌間内に打込むものであり、方杖式はまた踏張式ともいわれ、古枕木などで敷設枕木の両端より外方に八字型とし、方杖の一端に枕を設置して、踏張らしめるようにしたものである。（沢田謙二）

ふくすいきかんしゃ 復水機関車 (英) condensing locomotive

シリンダの排気を復水し、ふたたびボイラの給水として使用する機関車。国鉄の車両称号規程ではこれは蒸気機関車中の特殊構造をもったものに属する。通常の蒸気機関車ではシリンダの排気は、吐出し機構で通風作用をなしたのち煙突から外部へ排出される。しかし良質の水が得がたい地区、たとえばソ連のシベリア地区や満州の奥地のようなどころでは、シリンダの排気を復水して使うことが望ましい。このような場合には通風作用はべつに蒸気タービンで駆動するターボファンで行い、シリンダの排気は復水器に送られて復水され、シリンダ内で混入した油を分離してからふたたびボイラに補給される。復水器は相当大形になるので普通の炭水車に相当する部分がこれにあてられる。（高桑五六）

ふくせい 服制 制帽・制服等のように、一定された服装の色彩、地質、型、製式、寸法、服飾等を規定したもの。

明治初年鉄道掛官は、礼式と火災等による不時出務の場合以外は刀をおびず、非常服または筒袖股引(ももひき)等を着用して営中諸官署に出頭できるように特別取計らわれていた。明治 5・3 汽車不日開業＝付鉄道寮運輸掛官員之内駅長車長取締方相図方役夫等者制服着用不致候而者不都合＝付との理由で、洋式によってつぎのように鉄道寮運輸掛官服制が制定された。

服 地質 駅長・車長は青味を帯びた英国製羅紗(ランヤ)、その他は黒羅紗。

型 駅長は折襟マントル、車長は折襟ジャケット、その他は立襟ジャケット。